



DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOLUME 11.

PREMIÈRE SESSION DU CINQUIÈME PARLEMENT

DU

CANADA

SESSION 1883.

IMPRIMERIE MACLEAN, ROGER ET CIE, RUE WELLINGTON, OTTAWA.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOLUME XVI.—SESSION 1883

CLASSÉS PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION.

CLASSÉS PAR ORDRE NUMÉRIQUE ET EN VOLUMES.

MATIÈRES DU VOLUME N° 6.

No 8... Chemins de fer et canaux :—Rapport annuel du ministre des, pour le dernier exercice terminé le 30 juin 1883.

8a Statistique des chemins de fer du Canada :—Capital, trafic et frais d'exploitation des chemins de fer du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1882, avec carte indiquant les chemins de fer du Canada.

9... Milice :—Rapport sur l'état de la milice, pour l'exercice 1882.

10... Travaux publics :—Rapport annuel du ministre des, pour l'exercice 1881-82.

MATIÈRES DES VOLUMES Nos 7 et 8.

10a Travaux publics :—Rapport général du ministre des, du 30 juin 1867 au 1er juillet 1882.

MATIÈRES DU VOLUME N° 9.

11... Secrétaire d'État du Canada :—Rapport du, pour l'année terminée le 31 décembre 1882.

12... Assurances :—Rapport du surintendant des, pour 1881.

12a Compagnies d'assurance contre l'incendie et maritimes :—Relevés sommaires, pour l'année expirée le 31 décembre 1882.

12b. Assurances sur la vie et contre les accidents :—Relevés des, pour l'année 1882.

12c. Réponse à ordre :—Etat des montants collectifs des primes d'assurance contre le feu perçues, et des pertes payées, pendant chacune des années 1880, 1881 et 1882, dans chacune des cités suivantes : Montréal, Québec, Toronto, Hamilton, Ottawa, Halifax et Saint-Jean, N.-B. (*Pas imprimée.*)

13... Service civil :—Rapport des examinateurs.

13a. Etat donnant les noms et salaires de toutes personnes nommées ou promues dans le service civil pendant les six mois expirés le 31 décembre 1882, et spécifiant la charge à laquelle chacune d'elles a été nommée ou promue,—conformément aux prescriptions de l'Acte du Service Civil, 1882.

13b. Réponse à ordre :—Etat contenant le nom, l'âge et l'origine de toutes les personnes employées dans les bureaux des douanes, des postes ou de l'accise, à Montréal, depuis le 1er mai 1882 jusqu'au 20 février 1883, et le montant du salaire alloué à chacun des dits employés; aussi les noms des employés dans les bureaux de la douane et de l'accise, qui se trouvent inscrits sur la liste du service civil, ayant droit à une pension. (*Pas imprimée.*)

MATIÈRES DU VOLUME N° 10.

14... Agriculture :—Rapport du ministre, pour l'année de calendrier 1882.

Statistique criminelle, 1881 :—Annexe au rapport du ministre de l'agriculture, pour l'année 1882.

15... Bibliothèque du Parlement :—Rapport du bibliothécaire.

16... Travail dans les fabriques :—Rapport (Sénat) de A. H. Blackeby, sur le fonctionnement des lois qui règlent le travail dans l'Etat du Massachusetts.

16a.. Rapport de W. Lukes sur les manufactures en Angleterre et sur le continent en Europe.

17... Statuts fédéraux :—Rapport du commissaire chargé de colliger, etc., les statuts passés par le Parlement de la Puissance du Canada, depuis la confédération.

7a. Réponse à adresse :—Etat détaillé de toutes dépenses faites au sujet de la commission donnée à l'honorable James Cockburn, C.R., de refondre les statuts fédéraux, et copie de la commission, et de tous rapports faits par lui à ce sujet.

17b. Réponse à adresse :—Copie de toute correspondance, etc., concernant la nomination d'un commissaire pour réviser les statuts du Canada.

N° 18 ... POLICE FÉDÉRALE :—Relevé des dépenses de l'année 1882. (*Pas imprimé.*)

19.... BANQUES :—Liste des actionnaires des banques canadiennes. (*Pas imprimée.*)

20.... FONDS D'AMÉLIORATION DES TERRES :—Réponse à une adresse ; copie de toutes lettres, etc., entre ce gouvernement et les gouvernements d'Ontario et de Québec, depuis le 1er juin 1882 jusqu'à date, au sujet de ce fonds et des comptes non réglés ; aussi, un état faisant connaître les balances, s'il en est, actuellement dues aux dites provinces. (*Pas imprimée.*)

21.... MISES À LA RETRAITE :—Etat faisant connaître les noms, etc., de chaque personne mise à la retraite, conformément à l'acte du service civil, 45 Vic., ch. 4, sec. 55, par. 3

21*a*.. Liste indiquant les noms des personnes à la retraite, 23 février 1883, ainsi que le montant de la pension payée à chacune.

21*b*... Réponse (partielle) à ordre ; état indiquant séparément, pour chaque année, depuis l'établissement de la caisse de retraite,—1° le nombre de personnes placées sur la liste de l'année comme ayant droit aux bénéfices de l'acte ; 2° le nombre de personnes mises à la retraite avec pension, pendant l'année, en vertu de l'acte ; 3° le nombre de personnes qui se sont retirées pendant l'année avec une gratuité, en vertu de l'acte ; 4° Le montant total versé à la caisse depuis l'origine par celles qui, pendant l'année, ont été mises à la retraite avec pension, ou qui se sont retirées avec une gratuité, faisant la différence entre celles dont la mise à la retraite a été occasionnée par l'abolition de la charge ; 5° le nombre de personnes sur la liste de l'année qui sont décédées pendant leur service ; et 6° le montant total versé à la caisse depuis l'origine par les personnes mortes, dans l'année, pendant leur service.

22.... DÉPENSES IMPRÉVUES :—Etat des paiements portés en vertu d'ordres en conseil, depuis le 1er juillet 1882, jusqu'à date, conformément à l'acte 45 Vic., chap. 2, cédule B.

23. ... INTÉRIEUR :—Rapport annuel du département de l', pour l'année 1882.

24.... RECENSEMENT ET STATISTIQUE :—Rapport, requis par la clause 25 de l'Acte concernant le recensement et la statistique, de 1879, sur les travaux faits et les sommes dépensées pendant l'année civile, 1882. (*Pas imprimée.*)

25 ... GARANTIES ET SÉCURITÉS :—Etat détaillé des garanties et sécurités enregistrées dans le département du secrétaire d'Etat du Canada, soumis au parlement du Canada, conformément à l'Acte 31 Victoria, chap. 37, section 15. (*Pas imprimé.*)

26.... MANDATS DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL :—Etat des, émis depuis la dernière session du parlement, conformément à l'Acte 41 Victoria, chapitre 7, section 32, par. 2, pour l'exercice 1881-82, et 1882-83.

MATIÈRES DU VOLUME N° 2.

27.... CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE :—Réponse à résolution ; rapport donnant des renseignements complets sur toutes les matières relatives au chemin de fer du Pacifique canadien jusqu'à la date la plus rapprochée : 1° le choix de la route ; 2° le progrès des travaux ; 3° le choix ou la réserve des terres ; 4° le paiement de deniers ; 5° la construction des embranchements ; 6° le progrès des travaux sur ces embranchements ; 7° les tarifs de transport des voyageurs et des marchandises ; 8° les conditions particulières requises par l'acte refondu des chemins de fer et ses amendements, jusqu'à l'expiration de l'exercice précédent ; 9° les mêmes conditions particulières jusqu'à la date la plus rapprochée possible de la présentation de l'état ; 10° copie de tous ordres en conseil et de toute correspondance échangée entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer ou aucun des membres ou officiers des deux parties, concernant les affaires de la compagnie.

27*a*.. Réponse à une résolution ; memorandum quant à la substitution par le chemin de fer de Credit-Valley pour $1,000,000 déposées en espèces.

27*b*... Réponse à une résolution ; Rapport de la compagnie, en compte avec le gouvernement du Canada, savoir :—compte d'avance sur rails, compte d'obligations hypothécaires, compte courant et compte de subvention. (*Pas imprimée.*)

27*c*... Réponse à une résolution ; cédule de la correspondance au sujet des obligations hypothécaires du Pacifique canadien.

27*d*... Réponse à une résolution ; memorandum sur le progrès des travaux de construction du chemin de fer, daté de Montréal, le 21 fevrier 1883. Aussi, une carte de la région que traversera le chemin de fer. (*Pas imprimée.*)

N° 27*e*... CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE:—Réponse à une résolution ; nouveau rapport donnant des renseignements complets, non contenus dans le n° 27 ; et aussi, un plan montrant les régions à exproprier par le ch. de fer s'étendant de la partie sud-ouest du village de Prince-Arthur's-Landing en allant à l'est jusqu'à la rivière du Courant.

27*f*... Réponse à une résolution ; Copie des diverses communications reçues de la Cie du chemin de fer, au sujet du partage et du transport des terres auxquelles elle a droit en vertu du contrat.

27*g*.. Réponse à ordre ; relevé détaillé de toutes les sommes dépensées pour la commission du chemin de fer du Pacifique canadien, avec les dates et les noms des personnes qui ont été payées, et le service spécial qui a donné lieu à tel paiement—copie de toute correspondance, contrats, comptes ou arrangements, non encore produits, concernant l'impression de la preuve ou du rapport.

27*h*.. Réponse à une résolution; carte indiquant le tracé de construction du chemin de fer entre Callander et Algoma Mills, 191 milles. (*Pas imprimée*).

27*i*... Copie des contrats passés pour le chemin de fer, conformément aux prescriptions de l'acte 37 Vic., chap. 14, section 19:—

Entre Horton et fils, et Sa Majesté la reine, etc., pour la fourniture de 72 tonnes de boulons et écrous en fer. (Contrat n° 94.)

Entre Bayliss, Jones et Bayliss et Sa Majesté la Reine, etc., pour la fourniture de boulons, écrous et carvelles. (Contrat n° 95.)

Entre Guest et Cie, et Sa Majesté la reine, etc., pour la fourniture de rails et éclisses d'acier. (Contrat n° 96.)

Entre John McDonald et Sa Majesté la reine, etc, pour la construction de six gares mixtes, à voyageurs et à marchandises, sur la 42e section. (Contrat n° 97.)

Entre Colin Nichol Black et le ministre des chemins de fer et canaux, etc., pour la fourniture de 30,000 traverses en épinette rouge 8'—0'x 7'' x 6'' à 25 cts. chaque. (Contrat n° 98.)

27*j*.. Réponse à une résolution; tracé de la section est, la Rivière-du-Courant Nipigon, et le tarif de transport, section ouest.

27*k*.. Réponse à ordre ; relevé de la quantité totale de terre qui doit être vendue par la Cie, du prix total à être payé pour ces ventes, chaque mois, jusqu'au 1er mars 1882 ; faisant la différence entre les ventes de terres pour fins agricoles, et celles pour emplacements de villes, villages ou stations, terrains boisés, miniers, de carrière ou autres terrains de nature spéciale, y compris les quantités et les prix réalisés pour des terrains dans lesquels la compagnie a acquis des intérêts par suite de contrats se rapportant à l'emplacement des stations. (*Pas imprimée.*)

27*l*.. Réponse à une résolution; communication de W. C. Van Horne, gérant général de la Cie, datée de Montréal, le 18 avril 1883, donnant de nouvelles informations sur la ligne que l'on se propose d'adopter à travers les Montagnes Rocheuses et les montagnes de Selkirk.

27*m*. Réponse à ordre; état faisant connaître le montant de droit payés par la Cie, pour articles importés par elle depuis la date de son contrat jusqu'au 28 février 1883 ; spécifiant les ports d'entrée où ces articles ont été déclarés en douane et le montant payé à chaque port. (*Pas imprimée.*)

27*n*. Réponse à une adresse ; Copie du mémorandum officiel de la Cie, daté du 12 décembre 1882, expliquant sa position et ses perspectives. L'annonce publiée subséquemment par la compagnie, demandant des souscriptions pour son capital social augmenté ; et tous mémoires émis à ce sujet.

Etat indiquant le montant du stock de la compagnie souscrit antérieurement à l'autorisation de porter son capital soçial de 25 à 100 millions de piastres, et le montant versé sur le stock ainsi souscrit avec la date de chaque paiement en espèce, et aussi les montants de stock (s'il y en a) donnés pour l'acquisition de propriétés ou autrement, spécifiant, dans ces cas, le prix de celles-ci et le montant de stock donné, et la date.

Exposé des faits concernant l'acquisition par la compagnie des chemins de fer Canada Central et Montréal, Ottawa et Occidental, et de tout intérêt dans le chemin de fer de Credit-Valley et dans celui d'Ontario et Québec.

Enumération des divers objets sur lesquels il doit être fait rapport en vertu de l'acte refondu des chemins de fer, 1879, et ses amendements, séparém.

Etat des sommes totales dépensées par la compagnie jusqu'au 1er février en vertu de son contrat.

N° 27o.. CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE :—Réponse à ordre ; carte ou des cartes montrant (1) le tracé du chemin de fer jusqu'où il a été approuvé ou construit ; (2) le tracé jusqu'où il a été proposé au gouvernement sans être encore approuvé ; (3) le tracé de tout embranchement construit ou de tout embranchement maintenant projeté par la compagnie, autant que le gouvernement en a reçu avis ; (4) les terres mises en réserve pour la compagnie mais non encore cédées ; (5) les terres cédées ; (6) les terres demandées mais non encore mises en réserve. (*Pas imprimée.*)

27p.. Réponse à ordre ; état faisant voir la réduction opérée par suite du changement apporté dans le mode de construction sur les sections A et B, et le montant compris dans ce changement ; aussi, un état indiquant le chiffre de chacun des paiements faits chaque mois aux entrepreneurs respectifs depuis l'adjudication des travaux ; aussi, un état de toutes les réclamations présentées par les entrepreneurs de ces travaux et la date de chacune d'elles. (*Pas imprimée.*)

27q.. Papiers relatifs aux sections 14 et 15, Joseph Whitehead, entrepreneur. (*Pas imp.*)

27r.. Mémoire concernant la Baie du Tonnerre et la rivière Kaministiquia.

28.... STATUTS DU CANADA :—Rapport officiel de la distribution des, 45 Victoria, 1882. (*Pas imprimé.*)

29.... PÉNITENCIERS DU CANADA :—Rapport du ministre de la justice sur les, pour l'année terminée le 30 juin 1882.

29a.. Rapport supplémentaire ; dépenses du pénitencier de la Colombie-Britannique pour l'exercice terminé le 30 juin 1882. (*Pas imprimé.*)

30.... RECETTES ET DÉPENSES :—Réponse à ordre ; un état détaillé des, imputables au fonds consolidé, du 1er juillet 1882 au 1er février 1883. (*Pas imprimée.*)

31.... MILICE :—Réponse à ordre ; état du nombre de vétérans de 1812, survivants ; du nombre de vétérans décédés depuis 1875 et du nombre de veuves des vétérans décédés qui ont fait application pour secours. (*Pas imprimée.*)

31a.. Réponse à ordre ; état comprenant les noms et résidence de tous les miliciens de 1812 qui ont reçu leur pension pendant le dernier exercice, ainsi que le montant donné à chacun. (*Pas imprimée.*)

31b.. Réponse à une adresse ; comptes, etc., relatifs à l'achat de couvertures pour la milice, pendant la vacance. (*Pas imprimée.*)

31c.. Réponse à ordre ; copie de toutes requêtes et correspondances demandant de nouveaux canons pour la batterie de campagne de Richmond. (*Pas imp.*)

31d.. Réponse à ordre ; copie de toute correspondance relative à la supplique de John Stewart, de Woodbridge, l'un des volontaires de 1837-38, demandant de l'assistance pour ses services dans la défense du pays pendant ces années. (*Pas imprimée.*)

31e.. Réponse à ordre ; état donnant le nombre d'officiers, sous-officiers et soldats qui ont suivi un cours d'instructions dans les batteries A et B, chaque année depuis leur établissement ; le nombre de ceux qui ont obtenu un certificat d'aptitudes, chaque année, et le coût complet, par année, de chaque batterie pendant la même période.

31f.. Réponse à une adresse (Sénat) ; copie des soumissions pour les ouvrages qu'il y avait à exécuter au camp de Berthier en 1882 ; le prix de ces diverses soumissions, le nom des personnes auxquelles elles ont été accordées, etc. (*Pas imprimée.*)

32.... ACTE D'EXTRADITION DU CANADA :—Réponse à une adresse ; correspondance, non encore produite, concernant l'acte et la suspension de l'acte impérial dans les limites du Canada.

33.... OFFICIERS-RAPPORTEURS :—Réponse à ordre ; liste des officiers-rapporteurs nommés pour l'élection générale de 1882, autres que les régistrateurs ou shérifs, la profession et le domicile de tels officiers, et une liste des shérifs et régistrateurs des districts dans lesquels tels officiers-rapporteurs ont été nommés.

34.... BANQUE DE SAINT-JEAN :—Réponse à ordre ; copie des rapports faits par la Banque de Saint-Jean, au gouvernement, tant annuels que mensuels, depuis 1875. Aussi, copie des certificats accordés par la trésorerie à la dite banque, lors de l'ouverture de ses opérations. (*Pas imprimée.*)

N° 35.... TABAC CANADIEN :—Réponse à ordre ; état indiquant : 1, Le nombre de fabriques de tabac licenciées à la date du 1er février 1883, dans lequel le tabac canadien est employé exclusivement ; 2, la quantité de tabac canadien employé dans les manufactures de tabac depuis la passation de l'Acte du Revenu de l'Intérieur de 1880, jusqu'au 1er février 1883 ; et 3, la quantité respective de cigares et de cavendish, manufacturés depuis le 1er mai 1880 jusqu'au 1er février 1883, dans les manufactures qui emploient uniquement le tabac canadien. (*Pas imp.*)

35*a* . Réponse à ordre ; copie de tous documents, etc., se rattachant à une saisie de tabac faite chez M. N. Bernatchez, et autres marchands de Montmagny. (*Pas imprimée.*)

36.... HOUILLE :—Réponse à ordre ; état de la quantité de tonnes de houille exportée de chaque port de la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1882, et pendant les six mois expirés le 31 décembre 1882, et les pays où elle a été exportée ; aussi, indiquant (séparément) les quantités expédiées par voie ferrée et par eau dans les ports de Québec et d'Ontario, et les noms de ces ports.

36*a* . Terrains houillers ; règlements pour la disposition des, approuvés par Son Excellence l'administrateur du gouvernement en conseil, en date du 2 mars 1883, substitués à ceux du 17 décembre 1881.

36*b*.. Réponse à ordre ; copie de toutes demandes de ventes ou de locations de terrains houillers dans le Nord-Ouest, de toute correspondance et rapports à ce sujet, et de tous baux passés pour tels terrains qui n'ont pas encore été soumis à la Chambre ; aussi, un relevé des paiements effectués en vertu d'affermages de terrains houillers.

36*c*.. Réponse à ordre ; état complet de toute la houille déclarée en transit ou pour l'exportation pendant les années expirées le 30 juin 1881 et 1882.

37.... PÊCHERIES :—Copie des ordres en conseil, instructions et formules de demandes de primes de pêche, conformément aux prescriptious de l'acte 45 Vic., chap. 18.

37*a* . Réponse à ordre ; état des baux ou permis de pêche dans les rivières de la province du Nouveau-Brunswick et le montant du loyer stipulé dans chaque cas ; aussi, le nombre de baux ou permis annulés ou abandonnés.

37*b* . Réponse à ordre ; copie des instructions adressées aux inspecteurs et aux autres officiers des pêcheries relativement à la mise en vigueur de l'ordre en conseil du 11 juin 1879, prohibant la pêche du saumon au Canada, sauf pour les personnes tenant des baux ou licences du département de la marine et des pêcheries ; le nombre de saisies et de plaintes portées devant des juges de paix contre des personnes faisant la pêche sans avoir un bail ou une licence, et le nombre de condamnations, etc.

37*c*.. Copie certifiée d'un rapport de l'honorable Conseil privé, approuvé par son Excellence le Gouverneur Général en conseil, en date du 2 mai 1883, concernant l'affectation d'une somme de $50,000 au moins, à titre de prime d'encouragement aux pêcheurs.

37*d* . Réponse à ordre ; copie de toute correspondance, etc., échangée depuis le 1er janvier 1877 jusqu'au 31 mars 1883, entre le département de la marine et des pêcheries à Ottawa, et l'inspecteur des pêcheries du Nouveau-Brunswick, au sujet de la réclamation de l'ex-garde-pêche, Amos Perley, de Chatham, pour services se rattachant à la pêche d'éperlan de Miramichi pendant les années de 1876 à 1878.

37*e*.. Réponse à une adresse ; copie des ordres en conseil en vigueur fixant la saison pendant laquelle la pêche du homard est prohibée, etc.

38.... SAISIES ET AMENDES :—Réponse à ordre ; état faisant connaître le nombre de saisies opérées à chacun des ports douaniers du Canada pendant le dernier exercice, et aussi pendant les six mois expirés le 31 décembre 1880 ; le chiffre des amendes perçues et la manière dont on en a disposé. (*Pas imprimée.*)

39.... SERVICE POSTAL OCÉANIQUE :—Réponse à une adresse (Sénat) ; correspondance, etc., en la possession de quelque département ou fonctionnaire du gouvernement sur le sujet du service postal entre le Canada et le Royaume-Uni, ou sur les prix de transport reçus par les propriétaires de la ligne de paquebots qui exécute ce service.

36*a* . Réponse supplémentaire (Sénat) à la précédente.

40.... CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL :—Réponse à ordre ; état donnant la quantité de matériel roulant acheté pendant l'année finissant le 31 décembre 1882, etc. Aussi, un état montrant ce qui a été construit pendant l'année aux ateliers du gouvernement.

N° 40*a*. Chemin de fer Intercolonial :—Réponse à ordre ; état indiquant les recettes et les frais d'exploitation pour les six mois de chaque année expirée le 31 décembre 1880, 1881 et 1882, sous les mêmes chefs.

40*b*. Réponse à une adresse ; copie de tous ordres en conseil, correspondances, etc., et de la commission concernant les réclamations présentées au gouvernement touchant la construction du chemin de fer ; et un état des questions qui leur ont été soumises jusqu'à présent, et des honoraires qui leur ont été payés ainsi qu'au secrétaire de la commission, etc.

40*c*. Réponse à ordre ; toute correspondance relative au transfert et au renvoi de William D. McCallum, chef du mouvement à Truro. (*Pas imprimée.*)

40*d*.. Réponse à ordre ; état des accidents arrivés aux convois sur le chemin de fer, lorsqu'il n'y a pas eu perte de vies ou blessures, depuis le 1er mars 1883, avec les causes respectives ; le chiffre des dommages à la propriété et le montant de l'indemnité payée ainsi que le montant des réclamations qui ne sont pas encore réglées. (*Pas imprimée.*)

40*e*.. Réponse à ordre ; copie de la réclamation des docteurs Le Bel et Renouf, de St-Gervais, pour avoir soigné l'un des employés de l'Intercolonial, nommé Dionne, et un état des sommes à eux payées. (*Pas imprimée.*)

40*f*.. Réponse à ordre ; état indiquant la nature du matériel roulant acheté pour le chemin compris dans l'item de $153,853 84, des comptes publics de 1882 ; l'endroit où il a été fabriqué, et le prix payé.

40*g*. Réponse à ordre ; état de toutes les soumissions présentées pour la construction des hangars à marchandises et des entrepôts au dépôt de l'Intercolonial à St-Jean, N.-B. ; les noms des divers entrepreneurs et le montant de chaque contrat ; le nombre et le nom des surintendants et surveillants des travaux et les montants payés pour leurs services. (*Pas imprimée.*)

40*h*. Réponse à ordre ; état des sommes payées pour expropriation de terrains sur les rues Mill et Pond, à Saint-Jean, N.-B., pour le chemin de fer ; les noms des arbitres nommés pour évaluer les terrains et les appointements qu'ils ont reçus ; les diverses sentences arbitrales qu'ils ont rendus.

40*i*.. Réponse à ordre ; état indiquant le matériel roulant acheté chaque année depuis le 1er juillet 1878 ; la nature de tel matériel et l'endroit où il a été fabriqué, etc.

40*j*.. Réponse à une adresse ; copie de la correspondance échangée entre le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse et les départements des chemins de fer et des travaux publics, au sujet du transfert de l'embranchement de chemin de fer entre Truro et Pictou, et avec la Cie de chemin de fer et de charbon de Halifax et du Cap-Breton, concernant les affaires du chemin de fer de prolongement vers l'est dans la Nouvelle-Ecosse.

40*k*. Réponse à ordre ; copie de toutes communications relatives au steamer qui voyage entre Campbellton, Gaspé et les ports intermédiaires, en correspondance avec le chemin de fer (*Pas imprimée.*)

40*l*.. Papiers relatifs à la réclamation pour surcharge présentée par F. G. C. Ketchum, pour transport de rails en 1866, 1867 et 1868. (*Pas imprimés.*)

41... Comptes publics :—Réponse à une adresse ; copie des ordres en conseil affectant certains articles des comptes publics pour l'exercice expiré le 30 juin 1882. (*Pas imprimée.*)

42... Dépenses imprévues :—Réponse à une adresse ; copie des ordres en conseil affectant certains articles du relevé des paiements portés au compte des dépenses imprévues, déféré par la Chambre au comité des comptes publics, le 23 février 1883. (*Pas imprimée.*)

43... Mandats du gouverneur général :—Réponse à une adresse ; copie des ordres en conseil affectant certains items du relevé des mandats du gouverneur général, émis pendant les exercices 1881-82 et 1882-83, déférés par la Chambre au comité des comptes publics, le 23 février 1883. (*Pas imprimée.*)

44... Baptêmes, mariages et sépultures :—Etats généraux des,—dans certains districts de la province de Québec, pendant l'année 1882. (*Pas imprimés.*)

45... Remise de droits sur les matériaux employés pour la construction des navires :—Réponse à ordre ; état faisant connaître toutes les demandes faites pour remise de droits sur les matériaux employés pour la construction des navires, pendant l'année expirée le 31 juin 1882, et aussi, pendant les six mois expirés le 31 décembre 1882. (*Pas imprimée.*)

N° 45*a*. REMISES DE DROITS SUR LES ARTICLES FABRIQUÉS :—Réponse à ordre ; état de toutes réclamations faites depuis le 2 mars 1882, pour remises de droits sur articles fabriqués pour l'exportation ; aussi, copie de tous règlements promulgués par le département au sujet de telles réclamations, ainsi que copie de toute réclamation acceptée et la déclaration sous serment qui l'accompagne, de chaque exportateur de bouilloires, engins, machines à coudre ou autres articles en fer.

46... QUAIS ET JETÉES :—Réponse à ordre ; copie de toute correspondance relative à la construction d'une rallonge au quai de Saint-Jean-Port-Joli, comté de L'Islet, etc., à dater de l'ouverture du crédit voté à cet effet pendant la dernière session du parlement. (*Pas imprimée.*)

46*a*. Réponse à ordre ; pour compléter la réponse précédente, en donnant la date du memorandum qui se trouve à la fin de ces documents. (*Pas imprimée.*)

46*b*. Réponse à ordre ; rapports, etc., concernant la construction d'un quai ou d'une jetée à Sainte-Anne, sur la rivière Saguenay, dans le comté de Chicoutimi. (*Pas imprimée.*)

46*c*. Réponse (partielle) à une adresse ; correspondance, etc., concernant toute réclamation présentée par le gouvernement provincial de l'Ile du Prince-Edouard pour le remboursement des dépenses qu'il a faites pour des quais ou jetées d'utilité publique, et aussi, concernant l'entretien des prisonniers condamnés pour une courte période, dans cette province, depuis son entrée dans la Confédération. (*Imprimée pour distribution.*)

46*d*. Réponse supplémentaire à la précédente. (*Imprimée pour distribution.*)

46*e*. Réponse à ordre ; copie de tous rapports, coût estimatif, etc., faits par les ingénieurs du gouvernement concernant le havre de Port-Albert ; aussi, copie de toute correspondance échangée entre la Cie des jetées de Port-Albert et le gouvernement au sujet du dit havre.

46*f*.. Réponse à ordre ; copie de tous rapports, etc., du havre de Bayfield, dressés par des ingénieurs du gouvernement.

46*g*. Réponse à ordre ; copie de la correspondance, des rapports, etc., concernant les améliorations du havre de Morpeth, sur le lac Erié.

47... PONT DE CHEMIN DE FER DE SAINT-JEAN :—Réponse à ordre ; copie de toute correspondance échangée en 188? avec le gouvernement touchant la construction d'un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Jean, à Saint-Jean.

47*a*. Télégramme de Shadroch Holly, maire de Saint-Jean, N.-B., accompagné de la copie d'un mémoire à Son Excellence le gouverneur général au sujet de la résolution concernant le prêt projeté à la compagnie du pont et du chemin de fer de Saint-Jean.

48... MÉRIDIEN UNIQUE :—Réponse à une adresse (Sénat) ; copie du mémoire de la société royale du Canada, de l'institut canadien de Toronto, et de tous documents se rattachant à ce mémoire concernant la représentation du Canada à la conférence internationale qui sera appelée à déterminer un méridien unique suivant les vues du Congrès des Etats-Unis. (*Imprimée pour la distribution.*)

49... DÉPARTEMENT DES DOUANES, MONTRÉAL :—Réponse à ordre ; état contenant les noms des personnes au service du département des douanes, dans la ville de Montréal, comme commis surnuméraires, et qui ont été constamment employées pendant pas moins de six mois préalablement au 1er jour de juillet 1882. (*Pas imprimée.*)

50... SALLES D'EXERCICES, IONA :—Réponse à ordre ; copie du contrat, etc., pour la construction de la salle d'exercices à Iona, Ontario, et du rapport d'inspection de cette salle. (*Pas imprimée.*)

51... DE LA CHEVROTIÈRE, O. C., DESTITUTION DE :—Réponse à une adresse ; copie de l'ordre en conseil, etc., destituant M. Octave C. de la Chevrotière de sa position de gardien d'un phare situé dans la paroisse de Lotbinière, comté de Lotbinière. (*Pas imprimée.*)

52... BRISE-LAMES :—Réponse à ordre ; copie de l'annonce relative à la construction du brise-lames à Port-Lorne, N.-E., et des diverses soumissions reçues ; le nom de l'adjudicataire des travaux et le montant du contrat. (*Pas imprimée.*)

52*a* Réponse à ordre ; copie de tous papiers, rapports d'ingénieurs, etc., touchant la construction d'un brise-lames à New-Harbor, comté de Guysborough, N.-E. (*Pas imprimée.*)

52*b*. Réponse à ordre ; copie de la correspondance, etc., relativement à la construction d'un brise-lames sur le côté ouest de la Baie Liverpool, depuis 1870 jusqu'à 1882. (*Pas imprimée.*)

N° 52c. BRISE-LAMES :—Réponse à ordre ; pour copie du rapport de l'ingénieur qui a fait un relevé hydrographique à Brae, comté de Prince, I.P.E., en vue d'améliorer le havre de cette localité. *(Pas imprimée.)*

53... MILLER, JUGE J. A. :—Réponse à ordre ; copie de toute correspondance échangée avec M. J. A. Miller, ci-devant juge de la cour du Banc de la Reine, Manitoba, antérieurement à sa nomination, au sujet de sa promotion à la charge de juge de cette cour, et après sa nomination, au sujet de la démission de sa charge. *(Pas imprimée.)*

54... SUMMERSIDE, HAVRE DE :—Réponse à ordre ; copie du rapport de l'ingénieur qui a fait le relevé du havre de Summerside, I.P.E., l'été dernier, en vue d'améliorer la navigation du dit havre. *(Pas imprimée.)*

55... RÉCIPROCITÉ ENTRE LE CANADA ET LES E.-U. :—Réponse à une adresse ; copie de la correspondance échangée, depuis 1878, entre le gouvernement du Canada et celui des Etats-Unis ou entre aucune chambre de commerce du Canada et des Etats-Unis au sujet de la question d'une réciprocité commerciale entre les deux pays basée sur le traité de réciprocité de 1854.

56.. COLLÈGE MILITAIRE ROYAL :—Réponse à ordre ; pour un rapport du nombre de cadets qui ont obtenu leurs diplômes au collège militaire royal depuis son établissement ; le nombre de ceux qui ont obtenu des commissions dans le service impérial ; le nombre de ceux qui ont été nommés dans des corps de la milice permanente ; aussi, les noms des officiers nommés dans les batteries A et B depuis le 6 février 1880 et qui n'ont pas pris leurs diplômes au collège militaire royal, et de ceux qui ont été nommés ayant reçu leurs diplômes au collège. *(Pas imprimée.)*

56a. Réponse à ordre ; un état indiquant le nom et le salaire et les fonctions de chaque officier faisant partie du personnel d'instruction du collège militaire royal, et la date de sa nomination. Aussi, un état indiquant le personnel complet d'instruction des batteries A et B respectivement, avec le chiffre du salaire et la date de la nomination. *(Pas imprimée.)*

57... QUACO, PHARE DE :—Réponse à ordre ; état des soumissions reçues pour la réfection du phare de Quaco, N.-B., le nom de l'adjudicataire des travaux et le montant mentionné dans le contrat. *(Pas imprimée.)*

58... ACCIDENTS SURVENUS AUX NAVIRES CANADIENS SUR LES GRANDS LACS :—Réponse à ordre ; copie de toute correspondance relative aux accidents survenus aux navires canadiens naviguant sur les grands lacs et la baie Georgienne, pendant les trois dernières années. *(Pas imprimée.)*

58a. NAVIRES ENREGISTRÉS :—Réponse à ordre ; état relatif au nombre de navires enregistrés dans la province de Québec ; aussi, le nombre des navires vendus et perdus depuis le 1er janvier 1873, jusqu'au 1er janvier 1882. *(Pas imprimée.)*

58b. NAVIRES QUI ONT IMPORTÉ DU SUCRE, DU SIROP ET DE LA MÉLASSE :—Réponse à ordre ; état faisant connaître le nombre de navires, y compris le tonnage, la nationalité et le port où ils ont fait leur déclaration, qui ont importé du sucre, du sirop et de la mélasse pendant l'exercice expiré le 30 juin 1881 ; la quantité de sucre au-dessus du No 14 T H., et la quantité de sucre de qualité inférieure importée par chaque navire ou steamer ; aussi un état semblable pour les six mois compris entre le 1er juillet 1881 et le 1er janvier 1882. *(Pas imprimée.)*

59... LIQUEURS ENIVRANTES :—Réponse à ordre ; les quantités, sous leurs différents noms, tels que mentionnés aux rapports du commerce, des liqueurs distillées et fermentées importées et consommées au Canada depuis 1868 jusqu'à 1882, calculées en gallons impériaux, chaque province séparément, avec leur valeur et les droits payés ; la somme des matières employées pour la fabrication de la bière et la distillation des liqueurs alcooliques dans les diverses provinces du Canada, pendant les mêmes années.

59a. Réponse à ordre ; copie de toutes pétitions venant de la province de Québec au sujet de la législation projetée relative à la vente des liqueurs enivrantes. *(Pas imprimée.)*

59b. Réponse à une adresse ; copie des dépêches, etc., au sujet des lois du Canada et des provinces relatives à l'imposition de restrictions sur la vente des boissons enivrantes. *(Pas imprimée.)*

60... FABRE, HONORABLE HECTOR :—Réponse à une adresse ; copie de la correspondance, etc., relative à la nomination de l'honorable Hector Fabre à la position qu'il occupe maintenant en France ; aussi, un état faisant connaître la nature de ses fonctions et le salaire et la commisssion qui lui sont ou qui lui seront payés pour tels services, etc. Aussi, copie de tous rapports faisant connaître les résultats de sa mission. *(Pas imprimée.)*

N° 61... VENTE DES LIQUEURS :—Réponse à ordre; copie de toute correspondance échangée entre tout membre du gouvernement et tous hôteliers licenciés, de toutes pétitions, etc., présentes par toute telle personne au sujet de mesures législatives affectant la vente des liqueurs. (*Pas imprimée.*)

62... HUISSIERS FÉDÉRAUX :—Réponse à une adresse; copie de toute correspondance échangée avec les municipalités et des pétitions présentées par elles, touchant la nomination de huissiers fédéraux pour escorter les prisonniers des prisons de comté aux pénitenciers. (*Pas imprimée.*)

62*a*. Réponse supplémentaire à la précédente. (*Pas imprimée.*)

63... COUR SUPRÊME, RÈGLE AMENDÉE :—Déclaration de la cour suprême du Canada, à l'effet que la cédule D des règles de la dite cour soit amendée, et qu'il soit imposé, par le régistraire, et à sa discrétion, sur l'agent régulièrement inscrit dans tout appel, allocation jusqu'au montant de $20. (*Pas imprimée.*)

64... LEVÉE HYDROGRAPHIQUE :—Réponse à ordre; copie de toute correspondance échangée entre toute personne et le gouvernement, au sujet de la levée hydrographique des grands lacs, du fleuve et du golfe Saint-Laurent et des autres côtes maritimes du Canada.

65... DROITS SUR LE SEL :—Réponse à ordre; copie de la correspondance, etc., en possession du gouvernement, se rapportant aux droits sur le sel. (*Pas imprimée.*)

66... SIFFLET DE BRUME, SHELBURNE :—Réponse à ordre; copie de toute correspondance, etc., adressés au ministère de la marine et des pêcheries depuis le 1er janvier 1881, au sujet de la pose d'un sifflet de brume à l'entrée du port de Shelburne, N.-E. (*Pas imprimée.*)

67... COURS DE COMTÉ :—Réponse à une adresse; copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement du Nouveau-Brunswick et le gouvernement fédéral, au sujet de la création d'une nouvelle cour de comté dans cette province et de la nomination d'un juge pour la dite cour. (*Pas imprimée.*)

67*a*. Réponse à une adresse; état du nombre de causes entendues dans chacune des cours de comté des comtés de King et Albert depuis le 1er juin 1882, ainsi que du montant des verdicts et des sentences portés dans ces causes. (*Pas imprimée.*)

67*b*. Réponse à ordre; pour copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement et les juges de cours de comté du Canada, et autres, concernant la résolution présentée à la Chambre lors de la dernière session du Parlement, par le ci-devant ministre de la justice, au sujet de l'élévation projetée du traitement de tels juges. (*Pas imprimée.*)

68... COUR MARITIME :—Réponse à ordre; état faisant connaître le nombre de causes décidées, etc., par le juge et les différents juges subrogés de la cour maritime depuis sa création jusqu'au 1er février 1882. (*Pas imprimée.*)

68*a*. Réponse à une adresse; copie de toute correspondance échangée entre le juge ou quelques-uns des juges de la cour maritime de la province d'Ontario et le gouvernement concernant les règles, etc., de la dite cour et leur simplification. Aussi, copie de toutes règles modifiées ou de projets de modification, depuis le 1er janvier 1882. (*Pas imprimée.*)

69... CANADA CENTRAL, CHEMIN DE FER DU, BONI DE PEMBROKE :—Réponse à une adresse; copie de toute correspondance concernant le fait que le gouvernement a pris à sa charge le montant du paiement octroyé par la ville de Pembroke pour aider au chemin de fer du Canada Central

MATIÈRES DU VOLUME No 12.

70... CONSTITUTIONS DU C.-B., N.-E., I. P. E., N.-B., C.-B. ET DE L'ILE DE VANCOUVER :—Réponse à une adresse; copie des chartes ou constitutions octroyées par la couronne ou le parlement impérial aux provinces du Cap-Breton, de la Nouvelle-Ecosse, de l'Ile du Prince-Edouard, du Nouveau-Brunswick, de la Colombie-Britannique et de l'Ile Vancouver; aussi, copie de tous actes, chartes, instructions royales, commissions, ordres en conseil ou dépêches altérant ou modifiant les dites chartes ou constitutions telles qu'octroyées dans le principe, ou conférant ou retirant tous droits ou privilèges politiques avant ou après l'octroi de telles chartes.

71... COMMUNICATION PAR STEAMERS AVEC L'ALLEMAGNE :—Réponse à ordre; copie de toute correspondance échangée entre aucun membre de cette Chambre ou autres personnes et le gouvernement, au sujet de l'établissement d'une communication directe par steamers entre Montréal, Québec, Saint-Jean, N.-B., Halifax et les ports de mer de l'Allemagne.

Nº 72... SUPPLIQUE DE CERTAINS MARINS D'ÊTRE RELAXÉS DE PRISON :—Réponse à une adresse ; copie de la correspondance entre le secrétaire d'Etat et les départements de la marine et des pêcheries et de la justice, concernant les suppliques de divers marins du port de Québec, demandant d'être relaxés de prison pour retourner en mer, etc., à la demande de R. Temple, patron du navire anglais, le *Genii* (*Pas imprimée.*)

73... COMPAGNIE BRITANNIQUE CANADIENNE DE PRÊT ET DE PLACEMENT :—Etat (Sénat)—Liste des actionnaires et état des affaires de la, à la date du 31 déc. 1882. (*Pas imprimée.*)

74... SÉMAPHORE RIVIÈRE-DU-LOUP ET "BRANDY POTS :—Réponse à une adresse ; copie de la correspondance au sujet de l'érection de sémaphores sur le quai de la Rivière-du-Loup, dans le comté de Témiscouata, et sur le "Brandy-Pot." (*Pas imprimée.*)

75... QUAIS À LA RIVIÈRE-DU-LOUP ET À LA RIVIÈRE-OUELLE :—Réponse à ordre ; copie des rapports faits jusqu'à ce jour, touchant les mouvements de la glace au quai de la Rivière-du-Loup et à celui de la Rivière-Ouelle. (*Pas imprimée.*)

76... CHEMIN DE FER DU GRAND-TRONC :—Réponse à une adresse ; copie de la correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et la compagnie relativement à l'achat de bons et actions du chemin de fer de Wellington, Grey et Bruce, et aussi, l'achat de certaines actions et parts de la compagnie du chemin de fer de Hamilton et du Nord-Ouest et de la compagnie du chemin de fer Saint-Laurent et Ottawa; aussi, copie de la correspondance concernant l'achat ou la vente du chemin de fer de la rive Nord. (*Pas imprimée.*)

76*a*.. Réponse à ordre; rapport de tous les dommages et accidents qui ont eu lieu sur la ligne du chemin de fer ou sur aucun de ses embranchements ou chemins de fer sous son contrôle entrainant soit perte de vie ou tort aux personnes ou aux choses. (*Pas imprimée.*)

76*b*.. Réponse à ordre ; copie de toute la correspondance entre la compagnie et le gouvernement du Canada relativement à l'acquisition ou vente de l'embranchement sur la Rivière-du-Loup du dit chemin de fer, maintenant la propriété du gouvernement ; aussi de toute correspondance montrant la manière dont la dite compagnie a dépensé ou se propose de dépenser l'argent ainsi reçu ; et aussi de toute la correspondance concernant l'hypothèque du gouvernement pour cette dette de £3,111,500 et l'intérêt échu.

76*c*. Réponse supplémentaire au précédent.

77... CINQUIÈME ÉLECTION GÉNÉRALE :—Rapport sur les élections fédérales de 1882, et aussi de chaque élection faite subséquemment jusqu'à cette date.

77*a*. Réponse à ordre :—Etat indiquant toutes les sommes payées pour défrayer les dépenses des dernières élections fédérales dans les différents districts électoraux.

78... HÉBERT, H., MANŒUVRES FRAUDULEUSES :—Réponse à ordre ; copie de toute plainte portée contre Hubert Hébert, employé comme chef de gare à Montmagny, relativement à une accusation de manœuvre frauduleuse soutenue affirmativement par P. B. Casgrain, écuier, député de l'Islet. (*Pas imprimée.*)

79... QUAIAGE À DIGBY, N.-E. :—Réponse à ordre ; état du montant perçu pour droit de quaiage au quai public à Digby, N.-E., pendant chacune des années comprises entre 1879 et 1882, inclusivement. (*Pas imprimée.*)

80... RUSSELL VS. LA REINE :—Réponse à une adresse; copie des jugements dans la cause de Russell *vs.* la Reine dans la cour suprême du Canada et le Conseil privé, et des jugements dans toutes cours provinciales de juridiction supérieure ou dans la cour suprême du Canada, dans toutes les causes traitant de la question du droit d'une législature provinciale de passer des lois affectant, réglementant ou restreignant le nombre ou le caractère des personnes licenciées pour vendre des liqueurs enivrantes ou les heures de telle vente.

81... CANAL SHUSHWAP ET OKANAGAN :—Réponse à une adresse ; copie de la correspondance, etc., se rapportant aux études faites en 1882, pour la construction d'un canal entre les lacs Shushwap et Okanagan, dans la Colombie-Britannique.

82... TERRES DE L'ARTILLERIE ET RÉSERVES DE LA MARINE :—Réponse à ordre ; état donnant le montant brut des recettes provenant de la vente ou de la location des terres de l'artillerie ou des réserves de la marine dans les provinces d'Ontario, Québec, Nouveau-Brunswick et Nouvelle-Ecosse, depuis le 1er juillet 1856 jusqu'au 1er juillet 1882, et les objets auxquels les sommes ainsi perçues ont été appliquées ; aussi, un état désignant les différentes propriétés dont partie a été ainsi vendue ou louée, et le nombre d'acres dans chaque cas. (*Pas imprimée.*)

82*a*. Réponse supplémentaire au même.

N° 83... CANAL MURRAY :—Réponse à une adresse (Sénat) ; copies de toutes soumissions reçues pour la construction du canal Murray, ainsi que toute correspondance, etc., se rapportant à cette entreprise.

84... TERRES POUR LA COLONISATION :—Réponse à ordre ; état indiquant, jusqu'au 1er janvier 1883, le nombre total de demandes de concessions de terre pour fins de colonisation conformément au projet numéros un et deux des règlements concernant les terres, en date du 23 décembre 1881 ; les noms des personnes qui ont fait ces demandes, la date de la demande et la quantité de terre demandée dans chaque cas.

85... O'CONNOR, HONORABLE JOHN :—Réponse à une adresse ; relevé de toutes les sommes payées à l'honorable John O'Connor depuis qu'il s'est démis de sa charge et de l'arrangement en vertu duquel telles sommes ont été payées. (*Pas imprimée.*)

86... ILE DU PRINCE-EDOUARD, CHEMIN DE FER DE L' :—Réponse à ordre ; copie de tous rapports, relevé du coût d'un projet de chemin de fer d'embranchement entre la station de Harmony, sur le chemin de fer, et Elmira, East Point, I.P.-E.

87... BOUÉES ET BALISES, LAC HURON :—Réponse à ordre ; copie de toute la correspondance avec le gouvernement pendant les quatre dernières années, avec copie de tout contrat et des dépenses relatifs aux bouées et balises dans le chenal du nord du lac Huron. (*Pas imprimée.*)

88... TROUPES D'HALIFAX :—Réponse à une adresse ; copie de toutes dépêches, ordres en conseil et rapports touchant le rappel des troupes de Halifax. (*Pas imprimée.*)

89... ARRANGEMENTS COMMERCIAUX AVEC LA FRANCE, L'ESPAGNE, ETC. :—Réponse à une adresse ; copies de toutes dépêches, etc., entre les gouvernements du Royaume-Uni et du Canada et entre le gouvernement du Canada et le haut commissaire, touchant les négociations pour des arrangements commerciaux avec la France, l'Espagne ou d'autres contrées.

90... LAC SAINT-JEAN, CHEMIN DE FER DU :—Réponse à ordre ; copie de toute correspondance entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer du lac Saint-Jean, relativement au subside octroyé à la dite compagnie, et un état de toutes les sommes payées à la dite compagnie sur le dit subside jusqu'à ce jour. (*Pas imprimée*).

91... DROITS DE DOUANE REMBOURSÉS À TORONTO :—Réponse à ordre ; état donnant les noms et les montants respectifs des droits de douane remboursés, au port de Toronto, pendant le dernier exercice, et les articles sur lesquels les droits ont été perçus et remboursés. (*Pas imprimée.*)

92... IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS :—Réponse à ordre ; état des importations et exportations, du 1er juillet 1882 au 1er janvier 1883, indiquant les pays avec lesquels s'est fait ce commerce d'importation et d'exportation. (*Pas imprimée.*)

93... IMMIGRATION :—Réponse à une adresse ; copie de toute correspondance, etc., échangée récemment entre le gouvernement fédéral et celui de la Colombie-Britannique au sujet de l'immigration dans cette province.

93*a*. Réponse à une adresse ; copie de toute correspondance entre le gouvernement de la Colombie-Britannique et le gouvernement du Canada relativement à l'immigration dans la Colombie-Britannique ; aussi, de toute correspondance au sujet de l'immigration chinoise.

93*b*. Réponse à ordre ; état faisant connaître le nombre d'agents d'émigration (autres que ceux mentionnés sur les listes officielles et publiées) envoyés du Canada en Europe qui ont retiré un salaire du gouvernement pendant les années civiles 1881 et 1882 ; les noms des personnes ainsi employées ; les instructions qu'elles ont reçues, etc.

93*c*. Réponse à ordre ; copie de la correspondance, etc., concernant l'immigration des réfugiés juifs de Russie au Canada et l'entretien ultérieur et le placement de tels immigrants. (*Pas imprimée.*)

94... SUBVENTION PROVINCIALE DE QUÉBEC :—Réponse à une adresse ; copie de toute représentation par la législature de Québec au sujet d'une augmentation de la subvention provinciale.

94*a*. Réponse à une adresse (Sénat) ; copie de toutes lettres, correspondance, etc., que les autorités fédérales ont pu recevoir du gouvernement ou de la législature de la province de Québec au sujet de la révision des conditions de l'union dans le sens d'une augmentation de la subvention fédérale.

N° 95... SENTENCE ARBITRALE RELATIVE À L'ONTARIO :—Réponse à une adresse ; copie de toute correspondance non encore soumise à cette Chambre, échangée entre le secrétaire d'Etat et le lieutenant-gouverneur de la province de l'Ontario au sujet de la sentence arbitrale relative aux limites nord et nord-ouest de cette province.

96... ILE DU PORTAGE :—Réponse à une adresse ; Copie de la correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et le gouvernement britannique, au sujet de la cession au Canada de l'île du Portage, à l'entrée de la rivière Miramichi ; aussi, copie de tous les rapports, etc., à ce sujet.

97... STEAMER POUR REMPLACER LE "GLENDON" :—Réponse à ordre ; copie de l'annonce demandant des soumissions pour la construction d'un steamer pour remplacer le *Glendon* ; les diverses soumissions reçues ; le nom de la personne qui a obtenu le contrat et le montant mentionné dans le dit contrat. (*Pas imprimée.*)

98... COMMERCE ENTRE LE CANADA, LES ANTILLES ET LE BRÉSIL :—Réponse à ordre ; copie de la pétition relative au commerce entre le Canada et les Antilles et le Brésil, signée par les principaux marchands de la côte de Gaspé et de la Baie des Chaleurs et adressée à l'honorable ministre des finances, et copie de la lettre accompagnant la dite pétition.

99... FABRIQUE DE CARTOUCHES À QUÉBEC :—Réponse à ordre ; état donnant le coût de la fabrique de cartouches à Québec, depuis sa création, et les noms et salaire de tous les officiers et employés et la valeur et la quantité des munitions fabriquées. (*Pas imprimée.*)

100... GRAIN ET PRODUITS DU GRAIN :—Réponse à ordre ; état indiquant : 1° Le montant de droits perçus, du 15 mars 1879 au 1er janvier 1883, sur les céréales comprises sous le titre "Grain et produits du grain" ; aussi, les quantités totales importées ; 2° La quantité importée et entrée pour la consommation au Canada ; aussi, un état de la quantité exportée de 1874 à 1882, inclusivement.

101... STEAMERS NEWFIELD ET MORAVIAN :—Réponse à ordre ; copie de la correspondance échangée entre le ministre de la marine et des pêcheries, concernant l'emploi du steamer du gouvernement, le *Newfield*, pour aider le steamer naufragé, le *Moravian*." (*Pas imprimée.*)

102... RÈGLEMENTS CONCERNANT LES MINES :—Copie des règlements pour régir la cession des terrains miniers autres que les houillers. (*Pas imprimés.*)

103... INSTRUMENTS ARATOIRES, ETC., IMPORTÉS DANS LE MANITOBA ET LES T. N.-O. :—Réponse à ordre ; état de l'importation des instruments aratoires dans le Manitoba et le Nord-Ouest, et des wagons, traîneaux et voitures, du 30 juin au 31 décembre 1882.

103*a*. Réponse à ordre ; état de tous les instruments aratoires, voitures, wagons et traîneaux expédiés en entrepôt au Manitoba des autres provinces du Canada, entre le 1er juillet et le 31 décembre 1882.

103*b*. Réponse à ordre ; état de tous les instruments aratoires, voitures, wagons et traîneaux expédiés en entrepôt au Manitoba des autres provinces du Canada pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882.

104... BAIE D'HUDSON :—Réponse à une adresse ; copie des renseignements recueillis, touchant la durée de la saison de navigation dans la baie d'Hudson, indiquant les sondages et dans quelle étendue la baie se congèle ; aussi, copie de tous rapports et documents relatifs à ses ressources probables ; aussi, tous rapports sur les richesses minières des régions voisines de la baie et des îles qu'elle renferme.

105... GRENVILLE ET CARILLON, CANAL DE :—Réponse à ordre ; copie de la sentence arbitrale sur la demande d'indemnité pour dommages présentée par l'entrepreneur du canal de Grenville et Carillon en vertu du contrat en vigueur en 1871-72, et un état des sommes payées aux termes de ce contrat.

105*a*. Papiers relatifs à la construction de deux écluses, et autres travaux, à Greece's Point.

105*b*. Sentence arbitrale de John Page, ingénieur en chef, sur la réclamation de MM. Heney, Stewart et Cie, entrepreneurs de travaux à Greece's Point.

105*c*. Rapport de J. Page, écr., ingénieur en chef, sur le canal du Rapide Plat.

N° 106... VAISSEAUX DE GUERRE DE S. M. SUR LES CÔTES DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE :—Réponse à une adresse (Sénat) ; copie la correspondance échangée entre le gouvernement canadien et le gouvernement impérial, et entre le gouvernement canadien et le gouvernement de la Colombie-Britannique relativement au stationnement permanent d'un ou de plusieurs vaisseaux de guerre de Sa Majesté sur les côtes de la Colombie-Britannique. (*Pas imprimée.*)

107... LOT Nº 133 DE L'ARPENTAGE DU GOUVERNEMENT, MANITOBA :—Réponse à une adresse (Sénat) ; copie de toutes correspondances échangées entre le bureau des terres à Winnipeg, ou le département de l'intérieur et toutes personnes réclamant la propriété ou des droits à la propriété nº 133 de l'arpentage du gouvernement, située dans la paroisse de Ste-Agathe, comté de Provencher, province du Manitoba ; aussi, copie de tous ordres en conseil ou ordres du département de l'intérieur au sujet de la dite propriété. (*Pas imprimée*).

108... SUBVENTIONS AU MANITOBA :—Réponse à une adresse ; copie de la correspondance, depuis le commencement de la dernière session, concernant les subventions ou octrois à la province du Manitoba.

109... DETTE PUBLIQUE ENCOURUE POUR LES CHEMINS DE FER, LES CANAUX, ETC. :—Réponse à ordre ; état indiquant les montants portés au compte de la dette publique de la Puissance du Canada qui ont été dépensés pour obligations de chemins de fer, canaux et navigation dans la Colombie-Britannique, le Manitoba, Ontario, Québec, le Nouveau-Brunswick, l'Ile du Prince-Edouard, la Nouvelle-Ecosse proprement dite, et l'Ile du Cap-Breton, jusqu'au 1er juillet 1882, etc.

110... MCMILLAN, DESTITUTION DE J. D. :—Réponse à ordre ; copie de toute la correspondance, etc., relative à la destitution de John D. McMillan de son emploi comme garde-pêche, et à la nomination à sa place de David Baker. (*Pas imprimée.*)

111... PILOTES ET PILOTAGE, COLOMBIE-BTITANNIQUE :—Réponse à ordre ; copie de la correspondance, etc., échangée entre le gouvernement et l'administration du pilotage dans la Colombie-Britannique ou toutes autres personnes, dans cette province, concernant les pilotes et le pilotage.

112... STATIONS DE SAUVETAGE :—Réponse à ordre ; copie de toute correspondance, etc., touchant l'établissement et l'entretien de stations de sauvetage à des endroits dangereux sur la côte du lac Ontario et autres nappes d'eau de l'intérieur, aussi, tous autres rapports sur la construction et le fonctionnement des stations de sauvetage des pays étrangers, que le gouvernement peut avoir en sa possession. (*Pas imprimée.*)

113... TERRASSE FRONTENAC, QUÉBEC :—Réponse à une adresse ; copie de tous documents relatifs à la cession par le gouvernement impérial au gouvernement fédéral, et par ce dernier au gouvernement provincial, de divers terrains et notamment de celui sur lequel est érigée la terrasse Frontenac, en la cité de Québec. (*Pas imprimée.*)

114... LAC DES BOIS ET LAC LAPLUIE :—Papiers relatifs à la construction de steamers pour le "lac des Bois et le lac La Pluie." (*Pas imprimée.*)

115... DAUPHENÉE, JAMES, RÉCLAMATION DE :—Réponse à ordre ; copie de toutes pétitions, etc., concernant la réclamation de James Dauphenée, de Bridgewater, dans le comté de Lunenburg, pour remboursement des dépenses encourues par lui dans l'exercice de ses fonctions comme gardien de pêche de ce comté. (*Pas imprimée.*)

116... CANONS POUR LE CANADA :—Réponse à ordre ; copie du contrat, correspondance, etc., relatifs à la fabrication de canons de grand modèle pour le gouvernement du Canada. (*Pas imprimée.*)

117... CONCESSIONS DE TERRES POUR LA COLONISATION :—Réponse à ordre ; état faisant connaître chaque formule de lettres patentes, d'arrangements, etc., entre les compagnies et le gouvernement au sujet des concessions pour fins de colonisation.

118... PERMIS DE COUPER DU BOIS ET D'EXPLOITER LES MINES DANS LE TERRITOIRE EN CONTESTATION DE L'ONTARIO :—Réponse à une adresse ; copie de la correspondance, des ordres en conseil et papiers, non encore soumis, concernant la permission de couper du bois et d'exploiter les mines sur les terres situées dans les limites du territoire actuellement en contestation avec l'Ontario ; aussi, toute correspondance, etc., et tous les permis et baux octroyés pour couper du bois de construction, traverses, poteaux de télégraphe et billots de sciage dans le district du lac et de la rivière La Pluie et du lac des Bois et le long de leurs tributaires.

N° 119.. ADMINISTRATION DE LA JUSTICE, RÉCLAMATIONS DES PROVINCES :—Réponse à une adresse; copie de la correspondance échangée depuis le 1er juillet 1867, jusqu'à cette date, entre le gouvernement fédéral et les différents gouvernements provinciaux, relativement aux réclamations de chacun de ces gouvernements pour le remboursement des sommes dépensées pour ces provinces, pour le compte du gouvernement fédéral, pour l'administration de la justice; aussi, état détaillé des réclamations réglées.

120... STEAMER "CHARYBDIS" :—Réponse à ordre; copie de toute correspondance, exposé de dépenses, et rapports concernant le *Charybdis*, qui n'ont pas encore été produits. (*Pas imprimée.*)

121... SUBVENTIONS À CERTAINS CHEMINS DE FER :—Rapport au conseil du 14 mai 1883, recommandant l'octroi d'une subvention de $3,200 par mille, pour 12 milles, en tout $38,400, pour construire une ligne de chemin de fer entre Petitcodiac et Havelock Corner, N B.

Subvention projetée de $3,200 par mille, pour 80 milles, de Canso à Louisbourg ou Sydney, ne dépassant pas en totalité $256,000, à la compagnie du chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe.

Subvention projetée de $3,200 par mille, pour 49 milles, ne dépassant pas en totalité $156,000, à la compagnie du chemin de fer International.

Subvention projetée de $3,200 par mille, pour 36 milles, ne dépassant pas en totalité $115,200, à la compagnie de chemin de fer de Caraquet, N.-B.

Subvention projetée ne devant pas dépasser $3,200 par mille, en tout $160,000, à la compagnie du chemin de fer de la vallée de la Gatineau.

Subvention projetée de $3,200 par mille pour la première section de 50 milles en dehors de Saint-Jérôme, n'excédant pas $160,000, à la compagnie du chemin de fer de Montréal et de l'Ouest.

Subvention projetée de $3,200 par mille, pour 28 milles, de Napanee à Tamworth, en tadt $89,600, à la Cie de chemin de fer de Tamworth et Québec.

Subvention projetée de $3,200 par mille, pour 25 milles, de Saint-Raymond au lac Saint-Jean, ne dépassant pas en totalité $80,000, à la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean.

Subvention projetée de $3,200 par mille, pour 100 milles, de Métapédiac à Paspébiac, ne dépassant pas en totalité $320,000, à la compagnie du chemin de fer de la Baie des Chaleurs.

Subvention projetée de $3,200 par mille, pour 32 milles (depuis l'Intercolonial jusqu'aux moulins de M. Laggan), ne dépassant pas en totalité $102,400, à la compagnie du chemin de fer de la vallée de la Miramichi.

Subvention additionnelle projetée ne dépassant pas $6,000 par mille, ou une nouvelle subvention n'excédant pas, en totalité, $660,000, de Gravenhurst à Callander, 110 milles, à toute compagnie approuvée par le gouverneur en Conseil.

122.... RIVIÈRE SAINT-JEAN, N.-B. :—Réponse à une adresse (Sénat); copie de tous rapports, lettres, etc., depuis 1878, entre le département des travaux publics et M. J. A. Lyon ou toute autre personne, au sujet de l'enlèvement des obstructions qui embarrassent le lit de la rivière Saint-Jean, N.-B. (*Pas imprimée.*)

123.... MANITOBA, AGENCE DES SAUVAGES DU :—Réponse à ordre ; rapport, avec témoignages, sur la condition et la gestion de l'agence des sauvages du Manitoba, sous J. A. N. Provencher, surintendant des sauvages du district de Manitoba, fait par la commission d'enquête instituée ; aussi, copie de pièces justificatives en date du 25 juin 1875, pour $180 ; 25 juin 1875, pour $1,290 ; 26 décembre 1875, pour $600, signée par le nommé Tremblay, etc. (*Pas imprimée.*)

124.... TÉLÉGRAMMES, DÉPENSES POUR, DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS :—Réponse à ordre ; état faisant connaître la dépense faite pendant chaque mois du présent exercice pour dépêches télégraphiques débitées au compte des divers travaux dans le département des travaux publics ; aussi, un état semblable pour la période comprise entre novembre 1881 et le 30 juin 1882, inclusivement. (*Pas imprimée.*)

DOCUMENTS DE LA SESSION

RELATIFS AU

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

1882-83.

Imprimés par ordre du Parlement



OTTAWA:
IMPRIMERIE MACLEAN, ROGER ET CIE, RUE WELLINGTON.
1883

RAPPORT

(27)

En réponse à une résolution de la Chambre des Communes, en date du 10 février 1882, demandant des renseignements au sujet de la correspondance échangée avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, sur :—

1. Le choix de la route.
2. L'avancement des travaux.
3. Le choix ou la réserve des terres.
4. Les paiements de deniers.
5. La construction d'embranchements.
6. L'avancement des travaux sur ces embranchements.
7. Les tarifs des transports des voyageurs et des marchandises.
8. Les conditions particulières requises par l'acte refondu des chemins de fer et ses amendements jusqu'à l'expiration de l'exercice précédent.
9. Des détails semblables jusqu'à la date la plus rapprochée de la présentation du rapport.
10. Copie de tous arrêtés du conseil et de toute correspondance échangée entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer ou tout membre ou officier de l'un ou de l'autre, concernant les affaires de la compagnie.

Numéro Un.

ANALYSE DES LETTRES, ETC., RELATIVES AU CHOIX DE LA ROUTE.

Du 30 *mars* 1882 *au* 1*er février* 1883.

SUJETS :

1. Embranchement du Sault Sainte-Marie, de Callander à Algoma-Mills.
2. Section du centre ; nouveau tracé entre les creeks du Renard-Rouge (*Red Fox Creek*) et de la Mâchoire-d'Orignal (*Moose Jaw Creek*).
3. Section de l'est ; station de Callander.
4. Section du centre ; tracé depuis le creek de la Mâchoire-d'Orignal (*Moose Jaw Creek*) jusqu'au ruisseau du Courant Rapide (*Swift Current Creek*).
5. " " du ruisseau du Courant Rapide (*Swift Current Creek*) à la traverse de la Saskatchewan-Sud.
6. " " à travers la passe du Cheval-qui-Rue (*Kicking Horse Pass*).
7. Section de l'est; tracé depuis Prince-Arthur's-Landing jusqu'à la rivière du Courant (*Current River*).

CHOIX DE LA ROUTE.

N° 1.—Embranchement du Sault-Sainte-Marie ; de Callander a Algoma-Mills.

30-31 mars 1882.—De C. Drinkwater, n° 28473, exposant qu'il a été décidé de construire l'embranchement du Sault-Sainte-Marie comme partie de la ligne-mère, et demandant que le tracé entre la station de Callander et Algoma-Mills soit approuvé.

3-4 avril.—De C. Schrieber, n° 28493 ; fait rapport sur le tracé ci-dessus (n° 28473) comme étant avantageux.
7 avril.—Rapport au conseil, n° 17497, recommandant le tracé mentionné au rapport n° 28493.
17-19 avril.—De l'arrêté du conseil, n° 28625, approuvant le tracé recommandé dans le n° 17497.
22 avril.—A C. Drinkwater, n° 17567, l'informant de l'arrêté du conseil n° 28625.

N° 2.—Section du centre ; nouveau tracé entre le creek du Renard-Rouge (*Red Fox Creek*) et la Machoire-d'Orignal (*Moose Jaw*).

30 juil. 3 juin.—De C. Drinkwater, n° 29135, avec plan du nouveau tracé à l'ouest du creek du Renard-Rouge (*Red Fox Creek*) vers le creek de la Mâchoire d'Orignal (*Moose Jaw Creek*) ; en demande l'approbation.
30 juin, 3 juil.—C. Schreiber, n° 29135 ; rapporte que le nouveau tracé tel que demandé dans le n° 29135, est une grande amélioration.
30 juin, 3 juil.—Rapport au conseil, n° 17886, recommandant l'approbation du nouveau tracé ainsi que dessus, n° 29135.
22-27 juillet.—De l'arrêté du conseil n° 29369 modifiant l'arrêté n° 27597, 14 décembre 1881 et approuvant le nouveau tracé, n° 17886.
2 août.—A C. Schreiber, n° 18070, l'informant de l'A. C. n° 29369.
2 août.—A C. Drinkwater, n° 18071, l'informant de l'A. C. n° 29369.
3-5 août.—A C. Drinkwater, n° 29422, accusant réception de l'A. C. n° 29369.

N° 3.—Section de l'est ; station de Callander.

Du 26 août au 4 septembre.—De C. Drinkwater, n° 29416 ; la compagnie convient de fixer la station de Callander 128 milles à l'ouest de Pembroke.
Du 26 août au 4 septembre.—De C. McIntyre, n° 29417, demandant approbation du choix ci-dessus, n° 29416.
Du 26 août au 4 septembre.—De C. Schreiber, n°29418 : dit qu'il n'y a pas d'objection au choix demandé dans le n° 29416, fixant la station de Callander.
Du 26 août au 4 septembre.—Rapport du conseil, n° 18032, recommandant de fixer la station de Callauder suivant le n° 29416.
Du 26 août au 4 septembre.—De l'arrêté du conseil, n° 29419, approuvant le rapport n° 18032 du comité du conseil.
14 août.—A C. Drinkwater, n° 18118, l'informant de l'A. C. n° 29419.
14 août.—A C. Drinkwater, n° 18119, l'informant de l'A. C. n° 29419.
15-16 août.—De C. Drinkwater, n° 29484, accusant réception de n° 18118.

N° 4.—Section du centre, tracé depuis le creek de la Machoire-d'Orignal (*Moose Jaw Creek*) jusqu'au ruisseau du Courant-Rapide (*Swift Current*).

15-16 septembre 1882.—De C. Drinkwater, n° 29660, avec le plan du nouveau tracé depuis le creek de la Mâchoire-d'Orignal (*Moose Jaw Creek*) jusqu'à la traverse de la Saskatchewan-Sud.
27 septembre.—De F. J. Lynch, n° 29703 ; fait rapport sur le n° 29660 ci-dessus ; recommande approbation depuis le creek de la Mâchoire-d'Orignal (*Moose Jaw Creek*) jusqu'au ruisseau du Courant Rapide (*Swift Current Creek*) seulement—113½ milles.
28 septembre.—Rapport du conseil n° 18320, recommandant d'approuver le tracé suivant le n° 29703.
30 octobre au 4 novembre.—A. C. n° 29753, autorisant le tracé tel que dans R. C. n° 18320.

N° 5.—Section du centre, tracé depuis le ruisseau du Courant-Rapide (*Swift Current Creek*) jusqu'à la traverse de la Saskatchewan-Sud.

6-7 novembre 1882.—De C. Drinkwater, n° 29986, avec plan du tracé d'une partie de la ligne depuis le creek de la Mâchoire-d'Orignal (*Moose Jaw Creek*) jusqu'au ruisseau du Courant-Rapide (*Swift Current Creek*), et profil de la ligne depuis le creek de la Mâchoire-d'Orignal jusqu'à la traverse de la Saskatchewan, pour approbation.

20-30 novembre.—D. W. B. Smellie, n° 30192, avec cartes indiquant la continuation, du tracé de la ligne-mère dans une direction ouest depuis le ruisseau du Courant-Rapide (*Swift Current Creek*) jusqu'à la traverse de la Saskatchewan.

30-25 novembre.—De C. Schreiber, n° 30125 ; rapport sur le n° 29986, du ruisseau du Courant-Rapide (*Swift Current Creek*) à la traverse de la Saskatchewan-Sud.

21 novembre.—Rapport du conseil, n° 18571, pour approbation du tracé demandé dans le n° 29986.

24-27 novembre.—A. C. n° 30129, approuvant le tracé recommandé par rapport n° 18571 du comité du C.

28 novembre.—A C. Schreiber, n° 18623, l'informant de l'A. C. n° 30129.

28 novembre.—A C. Drinkwater, n° 18624, l'informant de l'A. C. n° 30129.

N° 6.—Tracé de la section du centre.—Voie de la passe du Cheval-qui-Rue.

(*Kicking Horse Pass*).

15-16 septembre.—De C. Drinkwater, n° 29659, pour approbation de la route par la passe du Cheval-qui-Rue (*Kicking Horse Pass*) à travers la chaîne de Selkirk,—voie du creek du Castor (*Beaver Creek*), suivant esquisse incluse.

N° 7.—Tracé depuis Prince-Arthur's-Landing jusqu'à la Rivière du Courant

(*Current River.*)

9 octobre 1882.—De C. Drinkwater, n°s 30565 et 2328, transmettant plans et livres de renvoi.

4 novembre.—C. Schreiber, n°s 30558 et 2357, contenant son approbation du tracé suivant plans transmis, avec n° 2328.

4 novembre.—Rapport au conseil, n°s 18516½ et 1442, recommandant d'approuver la demande de la compagnie, n° 2328.

6 novembre.—A. C., n°s 30561 et 2365, autorisant le tracé recommandé dans le n° 1442.

Numéro Deux.

ANALYSE DE LA CORRESPONDANCE RELATIVE A L'AVANCEMENT DES TRAVAUX.

24 août 1882.—A C. Drinkwater, n° 18154, attirant l'attention sur la quatrième clause du contrat au sujet des deux différentes portions de la ligne.

26-28 août.—De C. Drinkwater, n° 29545, accusant réception de n° 18154 ; dit que de plus amples renseignements seront donnés lorsque le rapport des ingénieurs de la compagnie aura été reçu.

2 octobre.—A C. Drinkwater, n° 18339, avec l'ordre du ministre à l'effet de livrer le chemin à la circulation entre Brandon et Régina.

Numéro Trois.

ANALYSE DE LA CORRESPONDANCE RELATIVE AU CHOIX ET À LA RÉSERVES DES TERRES.

Au sujet des squatters sur la réserve du gouvernement, à Prince-Arthur's-Landing.

26-28 août 1882.—De C. Drinkwater, n° 29544, demandant que M. J. St. N. Caddy reçoive instruction de prendre des mesures pour recouvrer certains terrains occupés par des squatters à Prince-Arthur's-Landing ou dans les environs.

31 août.—A C. Drinkwater, n° 18210, accusant réception de n° 29544, et demandant des renseignements plus précis sur la situation topographique des terres, etc.

26-28 septembre.—De Drinkwater, n° 29708, en réponse à n° 18210 (ci-dessus).—Il s'agit d'un terrain connu comme la réserve du gouvernement sur laquelle se trouve un certain nombre de bâtisses. Demande la possession immédiate de la réserve et du quai.

10 octobre.—Au ministre de la justice, n° 18376, lui déférant la communication n° 29708 (ci-dessus), et demandant son avis.

17 octobre.—Au ministre de la justice, n° 18428, lui transmettant copie d'un télégramme de W. B. Smellie qui sollicite une réponse favorable dans l'affaire ci-dessus, n° 18376.

30 nov. 2 déc.—Du ministre de la justice, n° 29963, accusant réception de nos 18376 et 18428 ci-dessus, et demandant de plus amples renseignements sur le sujet.

2 nov.-2 déc.—De C. Schrieber, n° 29964, donnant les renseignements demandés par n° 29963. Les travaux de construction entre Prince-Arthur's-Landing et Red-Rock déterminant le point de raccordement des sections de l'est et du lac Supérieur. La ligne entre Prince-Arthur's-Landing est assez avancée pour permettre la circulation des convois.

3 nov.—Au ministre de la justice, n° 18509, avec copie de 29964.

7–8 nov.—Du ministre de la justice, n° 29991, accusant réception de n° 18509 au sujet de sa communication n° 29963; dit que l'acte n'autorise pas ce transfert à la compagnie, mais que le ministre peut permettre l'usage de la propriété aux conditions qu'il jugera à propos.

11 nov.—Au secrétaire d'Etat, n° 18527½, exposant que le 14 mai 1870 il a été rendu un arrêté du conseil ordonnant de demander au gouvernement d'Ontario des lettres patentes pour certaines terres publiques à la baie du Tonnerre, suivant plan annexé; le 27 du même mois le ministre des travaux publics a transmis cet arrêté à votre département. Veuillez nous dire quelle réponse le gouvernement d'Ontario a faite à ce sujet.

14–18 nov.—Du secrétaire d'Etat, n° 30058, accusant réception du n° 18527½. Le 30 mai 1870, il a été adressé au lieutenant-gouverneur une copie de l'arrêté du conseil du 14 des mêmes mois et année, *re* Lettres patentes pour terres publiques à la baie du Tonnerre, avec un plan de ces terrains, et cette communication est restée sans réponse.

8 janvier 1883.—Rapport au conseil, n° 18777, recommandant qu'il soit permis à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique de jouir, durant bon plaisir, de tous les droits et privilèges dont jouit actuellement le gouvernement au sujet du terrain, y compris le quai, à Prince-Arthur's-Landing, n° 29991.

12–19 janv.—A. C. n° 30483, autorisant la compagnie à jouir, durant bon plaisir, du quai et de la propriété du gouvernement à Prince-Arthur's-Landing, mentionnés dans le rapport au conseil, n° 18777.

TERRAINS NÉCESSAIRES POUR LES FINS DE CONSTRUCTION ET DE TERMINUS À PRINCE-ARTHUR'S-LANDING.

9 oct. 1882.—De C. Drinkwater, n° 30555-2, 328, transmettant plans et livres de renvoi des terrains nécessaires pour la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, depuis la ville de Prince-Arthur's-Landing, baie du Tonnerre, jusqu'à la rivière du Courant (*Current River*), et pour les fins de terminus.

26 octobre.—De C. Schreiber, n° 2350-30556, au sujet de 2328; considéré que 200 pieds de largeur ne sont pas plus qu'il n'est prudent de prendre dans un pays exposé aux amoncellements de neige, et que la superficie demandée pour les fins du terminus n'est pas plus que nécessaire à un pareil port d'embarquement.

4 nov.—Rapport au conseil, n° 1441, recommandant qu'il soit permis à la compagnie d'obtenir par voie d'expropriation un espace additionnel en outre et en sus de l'étendue qu'elle est autorisée à prendre par l'acte refondu des chemins de fer à Prince-Arthur's-Landing, pour les fins de sa voie ferrée.

18 nov.—Rapport au conseil, n° 1459, encore au sujet du pouvoir qu'à demandé la compagnie d'obtenir par voie d'expropriation une étendue additionnelle de terrain à Prince-Arthur's-Landing, pour les fins de la voie et du terminus, et déterminant jusqu'à quel point ce pouvoir sera exercé.

12 déc.—A. du C., n° 30562—2415, autorisant la recommandation contenue dans le rapport au conseil n° 1459.

TERRAINS NÉCESSAIRES POUR LA CONSTRUCTION DE LA SECTION DE L'EST, DEPUIS CALLANDER EN ALLANT DANS UNE DIRECTION OUEST.

16-27 oct.—De C. Drinkwater, n° 29918, avec plans, profils et livres de renvoi pour la construction de la ligne-mère depuis Callander jusqu'à l'angle nord-est du township 22, distance d'environ 16 milles. Les plans indiquent aussi les terrains additionnels nécessaires pour les voies d'évitement aux 20e, 42e et 53e milles.

5 janvier 1883.—A C. Drinkwater, n° 18774, l'informant que l'ingénieur en chef considère qu'il n'est pas raisonnable de demander pour les fins mentionnées, une étendue de terrain depuis Callander dans une direction ouest jusqu'à l'angle nord-est du township 22, et demandant qu'il soit fourni des plans faisant voir la grandeur de terrain ordinairement prise pour ces stations intermédiaires (29918).

24 janvier.—Rapport au conseil, n° 18838 recommandant—et 29 janvier, A C. n° 30595, autorisant la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique à obtenir par voie d'expropriation, aux 20e 42e et 53e milles, la grandeur de terrain prescrite dans la section de l'acte refondu des chemins de fer qui a trait aux stations et voies de garage.

Numéro quatre.

ANALYSE DE LA CORRESPONDANCE CONCERNANT LES PAIEMENTS À COMPTE DE LA SUBVENTION ET DES AVANCES SUR RAILS.

N° 1.—*Paiements à compte de la subvention et des avances sur rails—Subvention pour 161½ milles.*

2-5 décembre 1881.—Du greffier du Conseil privé, n° 27522, avec lettre de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, demandant la subvention pour 108 milles, depuis Portage-la-Prairie en allant vers l'ouest, ce qui comprend 88 milles pour lesquels la subvention a déjà été demandée.

4, 5 janvier 1882.—De C. Drinkwater, n° 27729, demandant une subvention de $535,000, et la concession de 668,750 acres de terre pour 53½ milles de chemin sur la section du centre depuis Winnipeg en allant dans une direction ouest vers Portage-la-Prairie. Total demandé jusqu'à ce jour: argent, $1,615,000 ; terres, 2,018,750 acres.

5 janvier.—Rapport au conseil, n° 17102, demandant l'autorisation de payer à la compagnie la subvention en argent et de lui accorder l'octroi de terre (moins certaine déduction) pour 161½ milles de chemin à l'ouest de Winnipeg, n° 27744.

5-6 janvier.—De C. Schreiber, n° 27744. Evaluation n° 1 sur

27522—108 }
27729— 52½ } milles=161½ milles.

9-16 janvier.—A. du C., n° 27816, autorisant payement, suivant R. C., n° 17102, de la subvention de $567,480.71 en argent et la concession de 4,610,000 acres de terre.

N° 2.—*Avance sur rails.*

29 avril 1882.—De C. Drinkwater, n° 28705 ; dit que la compagnie a délivré pour $401,730.00 de rails, etc., au Ruisseau Plat (*Flat Creek*), et demande à ce sujet une avance de 75 pour cent suivant la clause 9, paragraphe C, de son contrat.

8 mai.—De C. Schreiber, n° 28807 ; fait rapport que la compagnie a 5,000 tonnes de rails et attaches, en sus de ceux transférés en vertu du contrat, et recommande une avance de $187,500, soit 75 pour 100 en valeur.

8 mai.—Rapport au conseil, n° 17651, recommandant avance sur rails, etc., au Ruisseau Plat (*Flat Creek*), tel que par n° 28807.

8-10 mai.—A. C., n° 28813, autorisant avance sur rails, etc., à l'ouest de Brandon—Rapport au conseil n° 17651.

10-11 mai.—De C. Drinkwater, n° 28849, renvoyant à l'A. du C. n° 28813 qui couvre une avance de 75 pour cent sur 5,000 tonnes à $50.00 ; considère qu'on devrait lui allouer 75 pour cent sur 7,652 tonnes à $52.50.
16 mai.—A. C. Drinkwater, n° 17703, au sujet de n° 28849.
17-25 mai.—De C. Drinkwater, n° 28930, accusant réception de n° 17703.
17 mai.—Rapport au conseil, n° 17706, recommandant que jusqu'à ordre contraire le ministre, ou le ministre par intérim, soit autorisé à payer à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, sur le certificat de l'ingénieur de cette dernière, les sommes qui peuvent devenir dues comme subventions en vertu de son contrat, n° 28849.
9-26 mai.—A. du C., n° 28494, autorisant paiement suivant rapport au conseil, n° 17706.
30 mai.—A C. Schreiber, n° 17778, avec copie de l'A. du C. n° 28944.

N° 4. *Pouvoir de permettre que le paiement de la déduction de* $500,000 *telle que faite par l'A. du C. n°* 27816, *soit différé pour un certain temps.*

17-18 mai 1882.—De C. Drinkwater, n° 28890 ; réfère à sa communication du 4 janv. 1882, n° 27729, qui demande des subventions pour 161½ milles, au sujet desquels il a été rendu un arrêté du conseil, n° 27816, en vertu duquel la somme de $1,042,519.29 a été déduite pour le coût des premiers 100 milles à l'ouest de Winnipeg,—et demande que cette somme soit payée à la compagnie (c-à-d., que le remboursement en soit différé).
22 mai.—Rapport au conseil, n° 17721, recommandant que la compagnie soit autorisée à différé le paiement de la somme de $500,000, partie de la déduction faite par l'A. du C. n° 27816, et que, dans l'intervalle, cette somme lui soit remboursée.
23-26 mai.—Arrêté du conseil, n° 28,946, autorisant le remboursement de $500,000 suivant rapport au conseil n° 17,721.
23 mai.—A C. Schreiber, n° 17868, avec copie de l'A du C. n° 28946.

N° 5.—*Subvention.—Evaluation n°* 2.—*Distance totale,* 201 milles.

8-9 juin.—De C. Schreiber, n° 29038 ; évaluation n° 2, jusqu'au 8 juin.

201 milles..	$2,010,000 00
Moins déductions....................................	1,042,519 29
	$967,480 71

Moins paiements antérieurs.
9 juin.—A C. Drinkwater, n° 17813, l'informant de l'évaluation ci-dessus, n° 29038.
9 juin.—Au ministre de l'intérieur, n° 17,832, l'informant de l'évaluation n° 29038.
10 juin.—A l'auditeur général, n° 17836, l'informant du certificat de l'ingénieur en chef, n° 29038.

N° 6.—*Subvention.—Evaluation n°* 3,221 *milles.*

22-22 juin.—De C. Schreiber, n° 29094, évaluation n° 3, jusqu'au 17 juin.

221 milles..	$2,210,000 00
Moins déductions..................................	542,519 29
	$1,667,480 71

Moins paiements antérieurs. Terres, 2,210,000 acres.
22-22 juin.—A C. Schreiber, n° 29095, renvoyant à n° 29094, ci-dessus ;—dit qu'en outre des rails posés sur la voie et ceux sur lesquels des avances ont été faites, la compagnie en a délivré 2,802 tonnes sur lesquelles il n'a pas été fait d'avance.
23 juin.—A C. Drinkwater, n° 17862, l'informant de l'évaluation n° 29094.
23 juin.—Au ministre de l'intérieur, n° 17863, l'informant de l'évaluation n° 29094.
23 juin.—A l'auditeur général, n° 17864 " " "
24-26 juin.—De C. Drinkwater, n° 29100, accusant réception de n° 17862.

N° 7.—*Avance sur rails.*

28-30 juin 1882.—De C. Drinkwater, n° 29124, demandant une nouvelle avance sur des rails, etc., importés dpuis la date de la dernière avance.

24-26 juin.—De C. Drinkwater, n° 29104; demande une avance sur 5,000 tonnes additionnelles de rails d'acier, à $50 par tonne, savoir, $187,500 = 75 pour cent.

N° 8.—*Subvention.—Evaluation n° 4*; 241 *milles.*

12-14 juil. 1882.—De C. Schreiber, n° 29054; évaluation n° 4, allant jusqu'au 10 juillet 1882 :

241 milles	$2,410,000 00
Moins déductions	542,519 29
	$1,867,480 71
Moins paiements antérieurs, terres, quantité nette	2,410,000 acres.

18 juil.—A. C. Drinwater, n° 17973, l'informant de l'évaluation n° 29254.
18 juil.—Au ministère de l'intérieur, n° 17974, l'informant de l'évaluation n° 29254.
18 juil.—A l'auditeur général, n° 17975, " "
19-21 juil.—De C. Drinkwater, n° 27287, accusant réception de n° 17973.

N° 9.—*Avance sur rails.*

20-20 juillet 1882.—De C. Drinkwater, n° 29277, demandant une nouvelle avance sur rails d'acier livrés.

20-20 juil.—De C. Schreiber, n° 29270; la Cie a droit à une nouvelle avance sur 10,000 tonnes de rails d'acier, à $50 = $500,000, dont 75 pour cent = $375,000.

N° 10.—*Avance sur rails d'acier.*

22-22 juil. 1882.—De C. Schreiber, n° 29303; recommande une nouvelle avance sur 8,000 tonnes de rails d'acier, à $50 = $400,000, dont 75 pour cent = $300,000.
Etat des taux annexés.

N° 11.—*Subvention.—Evaluation n° 5*; 261 *milles.*

26-27 juil. 1882.—De C. Schreiber, n° 29363; évaluation n° 5, allant jusqu'au 26 juillet.

261 milles	$2,610,000 00
Moins déductions	617,519 29
	$1,992,480 71
Moins paiements antérieurs. Terres, quantité nette	2,610,000 acres.
Avance sur 20 milles de rails	$75,000
Moins paiements antérieurs.	

27 juil.—Au ministère de l'intérieur, n° 18039, l'informant de l'évaluation n° 29363.
27 juil.—A. C. Drinkwater, n° 18045 " " "
27 juil.—A l'auditeur général, n° 18046 " " "

N° 12.—*Subvention.—Evaluation n° 6*; 281 *milles*

31-31 juil. 1882.—De C. Schreiber, n° 29381; évaluation n° 6, allant jusqu'au 31 juillet.

281 milles	$2,810,000 00
Moins déductions	617,519 29
	$2,192,480 71
Moins paiements antérieurs. Terres, quantité nette...	2,810,000 acres.

2 août.—A. C. Drinkwater, n° 18075, l'informant de l'évaluation n° 29381.
2 août.—Au ministre de l'intérieur, n° 13076, l'informant de l'évaluation n° 29381.
2 août.—A l'auditeur général, n° 18077, l'informant de l'évaluation n° 29381.

N° 13.—*Avance sur rails.*

1-2 août 1882.—De C. Drinkwater, n° 29388, demandant une nouvelle avance sur des rails.
2 août.—De C. Drinkwater, n° 29396 ; fait rapport sur n° 29388, en faveur d'une avance sur 14,000 tonnes, dont 75 pour cent=$525,500, et fournit aussi un état des rails délivrés.

N° 14.—*Subvention—Evaluation n°* 7 ; 321 milles.

10-10 août 1882.—De C. Schreiber, n° 29447 ; évaluation n° 7 ; allant jusqu'au 5 août, 321 milles, moins déductions, $2,498,730.71. Moins paiements antérieurs ; terres, 3,210,000 acres.
12 août.—Au ministre de l'intérieur, n° 18109, l'informant de n° 29447.
12 août.—A l'auditeur général, n° 18110, l'informant de n° 29447.
12 août.—A C. Drinkwater, n° 18111, l'informant de n° 29447.
14-15 août.—De C. Drinkwater, n° 29479, accusant réception de n° 18111.

N° 15.—*Avance sur rails.*

11-12 août 1882.—De C. Drinkwater, n° 29461, demandant une nouvelle avance sur des rails.
14 août.—A C. Drinkwater, n° 18121, en réponse à n° 29461.—Il n'y a actuellement sur les lieux que 155 tonnes de rails.
15-15 août.—De C. Schreiber, n° 29480 ; fait rapport en faveur d'une avance de 75 pour cent sur 1,350 tonnes de rails, $50,625.00.

N° 16.—*Subvention.—Evaluation n°* 8 ; 341 *milles.*

22 août 1882.—De C. Schreiber, n° 29504 ; évaluation n° 8, allant jusqu'au 8 août :
341 milles.. $2,623,730 71
Moins paiements antérieurs, terres.................... 3,410,000 acres.
22 août.—A l'auditeur général, n° 18142, l'informant du certificat n° 29504.
22 août.—Au ministre de l'intérieur, n° 18143, " "
22 août.—A C. Drinkwater, n° 18144, " "

N° 17 *Subvention.—Evaluation n°* 9 ; 361 *milles.*

26 août 1882.—De C. Schreiber, n° 29542 ; évaluation n° 2, allant jusqu'au 9 août :
361 milles... $2,812,480 71
Moins paiements, terres........................ 3,610,000 acres.
29 août.—Au ministre de l'intérieur, n° 18189, l'informant du certificat n° 29542.
29 août.—A C. Drinkwater, n° 18190, " " "
29 août.—A l'auditeur général, n° 18191, " " "

N° 18.—*Subvention.—Evaluation n°* 10 ; 381 *milles.*

12-13 sept. 1881.—De C. Drinkwater, n° 29634 : évaluation n° 10, allant jusqu'au 9 septembre :
381 milles... $3,012,480 71
Moins paiements, terres............................ 3,810,000 acres.
13 sept.—A l'auditeur général, n° 18262, l'informant du certificat n° 29634.
13 sept.—Au ministre de l'intérieur, n° 18263.
13 sept.—A C. Drinkwater, n° 18264.

N° 19.—*Subvention.—Evaluation n°* 11 ; 401 *milles.*

19-20 sept. 1882.—De C. Schreiber, n° 29673 ; évaluation n° 11, allant jusqu'au 19 septembre :
401 milles... $3,219,480 71
Moins paiements, terres............................ 4,010,000 acres.
20 sept.—A C. Drinkwater, n° 18291, l'informant du certificat n° 29673.
20 sept.—Au ministre de l'intérieur, n° 18292 "
20 sept.—A l'auditeur général, n° 18293 "

N° 20.—Re *ajournement du paiement des déductions sur les avances.*

18-23 sept.—De C. Drinkwater, n° 29688 ; à cause de la gêne du marché monétaire aux E.-U., demande l'ajournement, pour un certain temps, des déductions sur les avances.

N° 21.—*Rectification de ce qui a été fait en vertu de l'A. C. n°* 28944.

25 sept 1872.—Mémoire, n° 18300½, demandant approbation des choses faites en vertu de l'A. C. n° 28944, au sujet du paiement des subventions.

26-27 sept.—A. C. n° 29699, approuvant les subventions jusqu'à date sur 401 milles, $4,010,000. A partir de cette date, des ordres spéciaux devront être émis de temps à autre.

N° 22.—*Subvention.—Evaluation n°* 12 ; 421 *milles.*

27-27 sept.—De C. Schreiber, n° 29707. Rapport et évaluation n° 12, allant jusqu'au 22 sept., 421 milles ; $3,412,480.71 ; moins paiements ; terres, 4,210,000.

28 sept.—Mémoire au conseil n° 18321, recommandant que pouvoir soit donné de payer $200,000 pour 20 autres milles, sur certificat n° 29707 ci-dessus.

29-30 sept.—Arrêté du conseil n° 29743, autorisant paiement suivant mémoire n° 18321.

29 sept.—A C. Drinkwater, n° 18329, l'informant de l'A. C. n° 29743.

29 sept.—A l'auditeur général, n° 18330 " " "

29 sept.—Au ministre de l'intérieur, n° 18331 " " "

N° 23.—*Subvention.—Evaluation n°* 13 ; 441 *milles.*

9-9 oct.—De C. Schreiber, n° 29794. Evaluation n° 13, allant jusqu'au 30 sept., 441 milles, moins déduction de paiements précédents, $3,556,130.71 ; terres, moins ⅕, 4,410,000 acres.

9 oct.—Mémoire au conseil, n° 18364, au sujet du certificat ci-dessus, n° 13 (recommandant paiement).

12 oct.—A l'auditeur général n° 18399, l'informant de l'A. C. n° 29822.

12 oct.—Au ministre de l'intérieur, n° 18400 " "

12 oct.—A. C. Drinkwater, n° 18401, " " "

N° 24.—*Subvention.—Evaluation n°* 14 ; 461 *milles.*

12-13 oct.—De C. Schreiber, n° 29814. Evaluation n° 14, allant jusqu'au 7 oct ; 461 milles, net, $4,834,355.71 ; terres, moins ⅕, 4,610,000 acres.

13-14 oct.—Mémoire au conseil, n° 18406, au sujet du certificat ci-dessus, n° 14, (29,814).

14-16 oct.—A. C. n° 29836, autorisant paiement suivant n° (18406).

14 oct.—A l'auditeur général, 18416, l'informant de l'A. C. n° 29836.

14 oct.—A. C. Drinkwater, n° 18418, " "

16 oct.—A l'auditeur général, 18421, l'informant du paragraphe de l'A. C. en date du 12 courant (29822), qui démontre que la compagnie du C. C. P. a droit à une concession de 25,000,000 acres de terre.

19 oct.—De C. Drinkwater, n° 29857, accusant réception de lettre du 14 (18418).

N° 25.—*Section de l'Est—Subvention—Evaluation n°* 15 ; 481 *milles.*

17 oct.—De C. Schreiber, n° 29839. Evaluation n° 15, allant jusqu'au 17 oct ; 481 milles à l'ouest, $4,959,355.71. Terres, moins ⅕, 4,810,000 acres.

17 oct.—Mémoire au conseil, n° 18430 ; recom. paiement de subventions suivant certif. n° 15 (28839).

19-20 oct.—A. C., n° 29872, autorisant paiement suivant n° 18430.

17 oct.—Au ministre de l'intérieur, n° 18429, l'informant de l'A. C. n° 29872.

19 oct.—A l'auditeur général, n° 18437, " "

19 oct.—A. C. Drinkwater, n° 18438 " "

N° 26.—*Section de l'Est.—Subvention.—Evaluation n°* 1 ; 20 *milles.*

23-24 oct.—De C. Schreiber, n° 29896 ; Evaluation n° 1, division est des travaux jusqu'au 23 oct. 1880 ; 20 milles, à $15,384.61=$307,692.20 ; terres, moins ⅕, 158,845.60 acres.

25 oct.—Mémoire au conseil, n° 18475, recommandant que pouvoir soit donné de payer suivant certif., n° 29896.
26-26 octobre.—A. C., n° 29916, autorisant paiement suivant n° 18475.
26 octobre.—A l'audit. gén., n° 18479, l'informant de l'A. C. n° 29916.
26 octobre.—Au min. de l'int., n° 18476, " " "
26 octobre.—A C. Drinkwater, n° 18481, " " "
22-28 octobre.—De C. Drinkwater, n° 29926, accusant réception de n° 18481.

N° 27.—*Avance sur rails.*

23-24 octobre.—De C. Drinkwater, n° 29897, demandant de nouvelles avances sur rails.
25-26 octobre.—De C. Schreiber, n° 29909 ; rapport, état, au sujet de n° 29897 ;—la compagnie a droit à une avance nette de $225,000.
26 octobre.—Mémoire au conseil, n° 18486, recommandant qu'une avance de $225,000 soit faite sur rails, suivant n° 29909.
27 novembre.—De l'A. C., n° 29942, autorisant ce que ci-dessus, n° 18486.
19-20 décembre.—De C. Schreiber, n° 30062 ; renvoie à l'A. C. n° 29492, et fait rapport que la compagnie est surpayée pour 1,067 tonnes de rails.

N° 28.—*Subvention,* re *évaluation n°* 16, *couvrant* 501 *milles.*

31 octobre 1882.—De C. Schreiber, n° 29962 ; évaluation n° 16, allant jusqu'au 30 octobre ; 501 milles nets, $5,083,355.71 ; terres, total, moins $\frac{1}{5}$, 5,010,000 acres.
31 octobre.—Mémoire, n° 18501, recommandant que pouvoir soit donné de payer, suivant certificat n° 16, $125,000, et d'octroyer 200,000 acres de terre.
3-4 novembre.—A. C., n° 29974, autorisant paiement suivant mém., n° 18501.
3 novembre.—Au min. de l'int., n° 18503, l'informant de l'A. C. n° 29974.
3 novembre.—A l'audit. gén., n° 18507, " " "
3 novembre.—A C. Drinkwater, n° 18508, " " "

N° 28.—*Subvention.—Evaluation n°* 17, *allant jusqu'au* 8 *novembre.*

11-15 novembre 1882.—De C. Schreiber, n° 30015 ; évaluation n° 17, allant jusqu'au 8 novembre.—525 milles nets, $5,209,355.71 ; terres, 200,000 acres ; aussi, état des rails.
14 novembre.—Mémoire, n° 18539½, recommande paiement suivant certif. n° 17.
15 novembre.—A. C., n° 30044, autorisant paiement de cert. n° 17, mém. n° 18539½.
14 décembre.—Au min. de la just., n° 18540, l'informant de l'A. C. n° 30044.
14 décembre.—A l'audit. gén., n° 18541, " " "
14 décembre.—A C. Drinkwater, n° 18542, " " "

N° 30.—*Avance sur rails.*

11-13 décembre.—De C. Schreiber, n° 30018 ; transmet une lettre reçue de la compagnie, dans laquelle cette dernière demande une avance sur 5,000 tonnes de rails rendues à Hochelaga ; dit que la délivrance ne paraît pas être en conformité du contrat.
22-24 décembre.—De C. Drinkwater, n° 30112, *re* avance sur rails d'acier à Hochelaga.
27-27 novembre.—De C. Schreiber, n° 30133 ; fait rapport qu'il y a 30,112 rails à Hochelaga ; 4,078 tonnes à $28, $114,184, dont 75 p. c. = $85,638.
1-1 décembre.—Du ministre de la justice, n° 30205 ; avance sur rails d'acier à Hochelaga.
1er décembre.—Mémoire, n° 18,637, recommandant que pouvoir soit donné de faire l'avance sur les rails rendus à Hochelaga.

2-5 décembre.—A. C., n° 30228, autorisant avance sur rails d'acier à Hochelaga, mémoire n° 18637.
5 décembre.—Au ministre de la justice, n° 18651, demandant une expédition de l'obligation que doit signer la compagnie, sur paiement à elle de l'avance sur rails à Hochelaga.
13-13 décembre.—Du ministre de la justice, n° 30289, avec document demandé par n° 18651.
13 décembre.—Au ministre de la justice, n° 18692, *re* avance sur rails à Hochelaga ; expédition du contrat incluse.
18-18 décembre.—Du ministre de la justice, n° 30324, transmettant contrat avec la compagnie, dûment signé, pour avance sur rails à Hochelaga.
18 décembre.—A C. Schreiber, n° 18714, et copie de contrat avec la compagnie, n° 30324.
19 décembre.—A C. Drinkwater, n° 18716, l'informant de certificat pour avance sur rails à Hochelaga.
3-5 janvier 1883.—Du ministre de la justice, n° 30397, transmettant le rapport de C. W. Robinson, nommé pour recevoir les rails en question.
23-26 janvier.—De C. Schreiber, n° 30522, fait rapport sur n° 30397.

N° 31.—*Avance sur rails.*

16-20 décembre 1882.—De C. Drinkwater, n° 30064, *re* transport de rails d'acier, de Montréal à Mattawa.
20-21 décembre.—De C. Schreiber, n° 30072, renvoyant à n° 30064. Déduction faite des rails posés sur les premiers 20 milles à l'ouest de Callander, la compagnie en a en dépôt 4,170 tonnes sur lesquelles elle a droit à une avance de $30 par tonne, savoir à $93,825.00, à 75 pour cent.
21 décembre.—Mémoire n° 18569, recommandant que pouvoir soit donné de payer l'avance suivant rapport, n° 30072.
21 décembre.—A. C. n° 30227, autorisant avance suivant mémoire, n° 18569.
27 novembre.—De l'auditeur général, n° 30,136 ; n'a pas encore reçu la demande de créditer l'avance au syndicat et de créditer la subvention du montant auquel le syndicat a droit sur les rails déposés le long de la ligne.
12 décembre.—A C. Drinkwater, n° 18681, l'informant de la délivrance des certificats 28 novembre, pour $22,500.00, et 5 décembre, pour $93,825.00.

N° 32.—Subvention.—Evaluation n° 18; 541 milles.

20-21 déc. 1832.—De C. Schreiber, n° 30074. Evaluation n° 18, allant jusqu'au 15 novembre.

541 milles	$5,410,000 00
Avance sur rails	466,875 00
	5,876,875 00
Moins déductions	542,519 29
Moins paiements antérieurs	5,334,355 71
Concession de terre, montant net	5,410,000 acres.

21 déc.—Mémoire, n° 18560, recommandant que pouvoir soit donné de payer suivant n° 30074.
22-23 déc.—A. C., n° 30090, autorisant paiement suivant n° 18570.
22 déc.—Au ministre de l'intérieur, n° 18573, l'informant de l'A. C. n° 30090.
22 déc.—A C. Drinkwater, n° 18575 " " "
22 déc.—A l'auditeur général, n° 18576, " " "

N° 33.—*Correspondance relative au paiement de $500,000 par la compagnie du C.C.P., Voir aussi sujet n° 4.*

2 février 1883.—A l'auditeur général, n° 18878, demandant que le département soit informé si les $500,000 mentionnées dans l'A. C., en date du 23 mai, ont été remboursées par la compagnie du C. C. P., n° 28946.
3 février.—De l'auditeur général n° 30614;—état des avances faites à la compagnie en vertu de l'A. C. n° 28946.

N° 34.—*Subvention—Evaluation n° 19; 561 milles.*

6-7 déc. 1882.—De C. Schreiber, n° 30243; évaluation n° 19, allant jusqu'au 3 déc. :

561 milles	$5,610,000 00
Avance sur rails	414,375 00
	$6,024, 75 00
Moins déductions	542,519 29
Moins paiements antérieurs	$5,481,855 71
Concession de terre, quantité nette	5,610,000 acres.

7 déc.—Mémoire, n° 18665, recommandant que pouvoir soit donné de payer suivant certificat 19, n° 30243.
11-12 déc.—A. C., n° 30269, autorisant paiement suivant mémoire n° 18665.
11 déc.—Au ministre de l'intérieur, n° 18666, l'informant de l'A. C. n° 30269.
11 déc.—A l'auditeur gén., n° 18673, l'informant de l'A. C. n° 30269.
11 déc.—A C. Drinkwater, n° 18674, l'informant de l'A. C. n° 30269.

N° 35.—*Avance sur rails.*

14-15 déc.—De C. Drinkwater, n° 30296, demandant une nouvelle avance sur rails d'acier importés dans le Nord-Ouest.
15-15 déc.—De C. Schreiber, n° 30303; fait rapport sur n° 30296. La compagnie a droit à 75 pour cent sur 3,400 tonnes de rails à $50=$127,000, et transmet un état des rails.
15 déc.—Mémoire n° 18706, recommandant avance suivant certificat, n° 30303.
15-18 déc.—A. C., n° 30322, autorisant mémoire n° 18706.
18 décembre.—A. C. Drinkwater, n° 18711, l'informant de l'A. C. n° 30322.

N° 36.—*Avance sur rails.*

5-6 décembre.—De C. Drinkwater, n° 30230, demandant pour 2,000 tonnes de rails à P.-A.-Landing, et 3,787 tonnes à Algoma-Mills, une avance au taux de $38 par tonne.
16-18 décembre.—De C. Schreiber, n° 30323;—fait rapport au sujet de n° 30230.
18 décembre.—A C. Drinkwater, n° 18715; disant que les rails destinés au C. C. P. n'ont pas été délivrés à Algoma-Mills.
26-27 janvier 1883.—De C. Schreiber, n° 30531;—fait rapport au sujet de n° 30230, qui demande une avance sur rails à P.-A.-Landing. La compagnie a droit à cette avance comme suit :

2,394 tonnes, à $33.00	$79,002 00
75 pour cent, égal à	59,250 00

30 janvier.—Mémoire au conseil, n° 18866, recommandant que pouvoir soit donné d'avancer $59,250.00 suivant n° 30531.

1er février.—A. C., n° 30586, autorisant avance de $59,250, suivant mém. n° 18860.
1er février.—A C. Drinkwater, n° 18877, l'imformant de l'A. C. n° 30586.

N° 37.—*Avance sur rails.*

16-18 déc. 1882.—De C. Drinkwater, n° 30314, demandant une nouvelle avance sur des rails importés dans le Nord-Ouest.
19 décembre.—De C. Schreiber, n° 30333;—rapport sur n° 30314; la compagnie a droit à une avance sur 800 tonnes de rails d'acier à $50, savoir, à $30,000—à 75 pour cent. Relevé des rails inclus.
19 décembre.—Mémoire, n° 18,717, recommandant avance suivant certificat n° 30333.
22-26 décembre.—A. C. n° 30355, autorisant mém. n° 18717.

N° 38.—*Avance sur rails.*

22-23 décembre.—De C. Drinkwater, n° 30347, demandant une nouvelle avance sur rails d'acier et attaches importés dans le Nord-Ouest.
23-26 décembre.—De C. Schreiber, n° 30352; rapport sur n° 30347.—Cie a droit à une avance de 85 pour cent sur 2,000 tonnes, à $50, $75,000. Relevé des rails inclus.
29 décembre.—Mémoire, n° 18745, recommandant avance suivant certificat n° $30352.
30 décembre.—A C. Drinkwater, n° 18748, l'informant de certificat n° 30332.
5 janvier 1883.—Rapport au conseil n° 30436, recommandant avance n° 18745.

N° 39.—*Avance sur rails.*

9-11 janvier 1883.—De C. Drinkwater, n° 30426, demandant une nouvelle avance sur matériaux importés dans le Manitoba, depuis la dernière avance.
16 janvier.—De C. Schreiber, n° 30461;—fait rapport sur la demande n° 30426, et dit que la cie a droit à une avance comme suit, savoir, 2,100 tonnes de rails à $50—$105,000, dont 75 pour cent, $78,750.
16 janvier.—Mémoire, n° 18809, recommandant une avance de $78,500, sur 2,100 tonnes de rails d'acier déposés sur la section du centre.
19-26 janvier.—A C., n° 30524, autorisant le paiement de $78,250 suivant mémoire n° 18809.
20 janvier.—A C. Drinkwater, n° 18847, l'informant de n° 30524, O.C.

N° 40.—*Evaluation n° 20*; 581 *milles.*

23 janvier 1883.—De C. Schreiber, n° 30513; évaluation n° 20, section du centre, allant jusqu'au 23 janvier 1883; 581 milles, $10,000.

		$5,810,000
Ajoutez avance sur rails, 39,650 tonnes à $30	$1,982,500	
Dont 75 pour cent	1,486,875	
Moins, couvertes par cette évaluation, 20,300 tonnes	761,250	
		725,625
		$6,538,625

23 janvier.—Mémoire au conseil, n° 18837, recommandant paiement, suivant certificat n° 20, (n° 30513 ci-dessus) de $200,000.
29 janvier.—A. C., n° 30548, autorisant le paiement de $200,000 suivant mémoire n° 18837.
30 janvier.—De l'auditeur général, n° 30582, demandant s'il faut déduire $75,000 de la dernière évaluation pour les rails, sur lesquels il a déjà été fait une avance.
30 janvier.—De C. Schreiber, n° 30582;—il n'a pas été fait d'avances sur les rails employés pour les derniers 20 milles de chemin.

20 janvier.—A l'auditeur général, n° 18862, accusant réception de n° 30582, et disant qu'il n'a pas été fait d'avances au sujet des rails posés sur les 20 milles pour lesquels la dernière évaluation a été donnée.

23 janvier.—A L. Russell, n° 18836, l'informant au sujet de certificat n° 20, ou n° 30513.

N° 41.—*Avances sur rails.*

27 janvier 1883.—De C. Drinkwater, n° 30536, demandant une nouvelle avance sur rails et attaches importés dans le Manitoba depuis la dernière avance.

31 janvier.—De C. Schreiber, n° 30577 ;—fait rapport sur la demande n° 30536, et fournit un état des avances faites sur rails jusqu'à la 19e évaluation. La compagnie a actuellement droit à 75 pour cent sur 3,650 tonnes à $30= $136,875.

31 janvier.— Mémoire, n° 11870, recommandant de payer $136,875 à la compagnie suivant le rapport de l'ingénieur en chef, n° 30577.

31 janvier.—A. C., n° 30587, autorisant ce que recommandé par le mémoire n° 18870.

1er février.—A C. Drinkwater, n° 18876, l'informant de l'A. C. n° 30587.

Numéros Cinq et Six.

CORRESPONDANCE RELATIVE AUX EMBRANCHEMENTS, ET AVANCEMENT DES TRAVAUX SUR CES EMBRANCHEMENTS.

8 déc. 1882.—Au maire Carney, n° 18669, reconstruction d'un pont sur la rivière Rouge, à Emerson.

9 déc.—Mémoire, n° 18671, recommandant que pouvoir soit donné de mettre dans le budget de 83-84 une somme additionnelle de $20,000 pour aider à la construction d'un pont de chemin de fer, etc., sur la rivière Rouge, à Emerson.

11-12 déc.—A. C. n° 30270, approuvant la recommandation contenue au n° 18671 (ci-dessus).

12 déc.—Télégramme au maire Carney, n° 18683 ;—le conseil a consenti à mettre $20,000 de plus dans le budget, pour un pont.

12 déc.—Au maire Carney, n° 18684, avec A. C. n° 30270.

12 déc.—A C. Drinkwater, n° 18685, avec A. C. n° 30170.

13-18 déc.—De C. Drinkwater, n° 30320, accusant réception de n° 18685.

CHOIX DE LA ROUTE.

EMBRANCHEMENT DU SAULT-SAINTE-MARIE, COMME FAISANT PARTIE DE LA LIGNE-MÈRE

MONTRÉAL, 30 mars 1882.

MONSIEUR,—Relativement à mes lettres du 26 septembre (27087) et du 21 octobre derniers, par lesquelles je soumettais des plans et livres de renvoi des terrains nécessaires pour la portion de la ligne qui s'étend vers l'est jusqu'à 50 milles d'Algoma-Mills, sur le lac Huron, la ligne en question a été appelée " l'embranchement du Sault-Sainte-Marie." Depuis cette époque, les directeurs en sont venus à la conclusion qu'il est désirable, à tous les points de vue, que cette portion du soi-disant embranchement fasse partie de la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, et il devient alors nécessaire d'en faire approuver le tracé.

Je dois en conséquence vous transmettre une carte sur laquelle est soigneusement marquée la route de la ligne principale, telle que tracée en vue de la construction entre Callander et Algoma-Mills, embrassant les 50 milles mentionnés ci-dessus, —soit une distance de 191 milles en tout—et accompagnée des profils de cette route.

D'après les arpentages faits et des renseignements autrement recueillis, les directeurs ont décidé qu'à l'ouest d'Algoma-Mills la ligne suivra de près le cours de la rivière Mississagua, et passera généralement près de la rive nord du lac Supérieur, plutôt que de prendre la route d'intérieur projetée sur les cartes du gouvernement par voie de la rivière de l'Orignal (*Moose River*), du lac Long et du lac Nipigon.

Les directeurs savent que pour une portion considérable de la route projetée les

travaux seront beaucoup plus difficiles qu'ils ne le seraient si on prenait la route de l'intérieur; néanmoins, l'accès qu'on pourra avoir aux travaux par les lacs sur un grand nombre de points facilitera beaucoup la construction.

Nos arpentages ne sont pas assez avancés pour me permettre de dire quelle est l'exacte distance entre Callander et la ligne existante à la baie du Tonnerre, mais l'on ne croit pas l'allonger en adoptant la route de la rive du lac.

Je dois dire qu'il va être procédé sans délai aux arpentages dans une direction ouest à partir d'Algoma-Mills, et dans une direction est à partir de Prince-Arthur's-Landing ; et l'on s'attend à ce que, vers l'automne, ces arpentages soient assez avancés pour permettre aux directeurs de donner à l'entreprise 80 milles de la ligne à l'ouest d'Algoma, ainsi que la section entre Prince-Arthur's-Landing et la rivière Népigon —distance d'environ 65 milles.

Je dois maintenant demander que le tracé entre Callander et Algoma-Mills, tel qu'indiqué par les cartes et les profils ci-joints, soit soumis à l'approbation du gouverneur général en conseil.

La ligne peut être décrite comme suit :—

A partir de Callander, elle suit le cours de la rivière à la Vase (*Vase River*) jusqu'aux fourches de cette rivière ; de là, elle passe sur la rive nord du lac Nipissingue et à travers la rivière à l'Esturgeon (*Sturgeon River*), immédiatement en aval des des chutes ; de là, dans une direction nord-ouest, le long du cours de la rivière de la Veuve (*Veuve River*), et, par la branche nord de cette rivière, jusque près de la rivière Wahnapitee—dans le township 47—qu'elle traverse à la limite du township, entre les townships 47 et 55 ; de là, dans une direction sud-ouest, par le côté septentrional du lac Long, jusque près de la ligne ouest du township 62 ; de là, vers l'ouest, à travers le township 70 ; de là, vers le sud-ouest, traversant la rivière Vermillon (*Vermillion River*), dans le township 77, et continuant dans la même direction jusqu'à la rive gauche de la rivière aux Espagnols (*Spanish River*), près du grand coude ; de là, par la rive gauche de la rivière en dernier lieu mentionnée, qu'elle traverse près de la ligne sud du township 90 ; de là, suivant toujours une direction sud-ouest jusque près de la rive droite de la rivière aux Espagnols (*Spanish River*), jusqu'à ce qu'elle atteigne le bord du lac Huron ; de là, vers l'ouest, près du bord du lac, traversant la rivière au Serpent (*Serpent River*), près de son embouchure, et se continuant jusqu'à Algoma-Mills—soit une distance d'environ 191 milles.

J'ai l'honneur de transmettre copie d'un rapport en date du 18 courant, de M. Smellie, ingénieur consultant, au sujet de l'avancement des travaux à l'ouest de Callander.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

P. S. Les documents suivants accompagnent la lettre, savoir :

1.	Carte indiquant le tracé de la ligne.	
2.	Profil à partir de Callander vers l'ouest..................	61 milles
*3.	61 milles vers l'ouest jusqu'à 141.....................	80 "
4.	141 milles jusqu'à l'Algoma-Mills........................	50 "
		191

* Le document n° 3 n'est pas prêt et ne peut en conséquence accompagner cette lettre, mais il sera transmis avec une lettre supplémentaire dès qu'il sera complété.

MONTRÉAL, 31 mars 1882.

MONSIEUR,—Relativement à ma lettre en date d'hier, j'ai l'honneur de vous transmettre le document n° 3, dont il est question dans le postcriptum.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

F. BRAUN, écr. secrétaire des chemins de fer et canaux.

MONTRÉAL, 18 mars 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que des plans et des profils ont été reçus pour cette partie de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique qui s'étend depuis Callander jusqu'à Algoma-Mills, sur le lac Huron—distance d'environ 191 milles—et je dois maintenant vous transmettre un plan indiquant le tracé avec le profil de la ligne, afin qu'ils puissent être soumis à l'approbation du gouverneur général en conseil.

L'alignement sur cette section se trouve être favorable, les rampes sont douces et onduleuses pour la plupart, et la plus raide n'excède en aucun cas un pour cent.

Les travaux de construction ont été commencés avant le 1er juillet dernier, à Callander, et se poursuivent actuellement. La ligne a été déblayée sur cette distance, et des travaux de nivellement ont été faits.

A l'extrémité occidentale de cette section, 60 milles de chemin ont été donnés à l'entreprise en octobre dernier, et les travaux ont marché tout l'hiver. La ligne a été déblayée à partir d'Algoma-Mills vers l'est sur une distance continue de 50 milles, outre les bouts détachés situés plus loin. La compagnie a plusieurs forets à vapeur à l'œuvre, et le nivellement avance assez vite.

Un contrat a été passé avec la compagnie de ponts de Toronto, qui s'est engagée à fournir des superstructures d'acier et de fer pour six des principaux passages d'eau auxquels il faudra pourvoir cet été; ces superstructures, qui devront toutes être en position vers le mois d'octobre prochain, se composent de quatre arches de 100 pieds, d'une autre de 140 pieds et d'une troisième de 160 pieds. Les culées de ces ponts seront en maçonnerie. Des culées en pierres seront aussi construites pour les ponts de moindre grandeur, et tous les ponceaux seront en pierre lorsqu'on pourra s'en procurer à une distance raisonnable.

On est à se munir de quantité de bois et de traverses le long des deux sections en voie de construction, et l'on espère que la voie pourra être posée sur une distance de 60 milles à l'ouest de Callander, et de 60 milles à l'est d'Algoma-Mills avant la fin de la prochaine session.

A Algoma-Mills, l'on est à agrandir le quai de la compagnie, de 250 pieds sur 60, et ce quai sera relié à la ligne-mère par une voie de garage ou embranchement de 2,000 pieds de longueur.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. B. SMELLIE, *ingenieur consultant.*

C. DRINKWATER, secrétaire.

———

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 3 avril 1882.

MONSIEUR,—Vu qu'on m'a soumis la lettre de M. Drinkwater, secrétaire de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, en date du 30 mars dernier et portant le n° 28473, demandant que le tracé de la ligne entre le terminus ouest de la portion subventionnée du chemin de fer du Canada Central (maintenant le Pacifique Canadien) et Algoma-Mills, appelé dans une correspondance antérieure "l'embranchement du Sault-Sainte-Marie," soit approuvé comme faisant partie de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique, j'ai l'honneur de faire le rapport suivant, savoir:

La portion du tracé entre les points ci-dessus mentionnés paraît très avantageuse, et si la compagnie peut convaincre le gouvernement qu'il est impossible de faire un raccordement avec la ligne existante à Prince-Arthur's-Landing, par la route décrite dans la communication de M. Drinkwater, et qui, à en juger par l'échelle des cartes, ne paraît pas plus longue que la route de l'intérieur, il ne peut y avoir, selon moi, aucune objection à ce qu'elle soit adoptée comme faisant partie de la ligne-mère. Toutefois, l'on ne m'a pas fourni les renseignements nécessaires pour me permettre de me former une opinion sur la possibilité de la route proposée, mais je puis dire que le vice-président, ainsi que l'ingénieur qui dirige les travaux de construction pour le compte de la compagnie, se disent pleins de confiance à ce sujet.

Pour ces raisons, peut-être, on pourrait approuver cette section comme faisant partie de la ligne-mère, sauf l'obligation de la part de la compagnie de démontrer au département que cette route est praticable, et je suggérerais, si l'on suivait cette marche, que le paiement de toute subvention pour une partie de la section de l'est, qui ne serait pas commun tant à la route de la rive qu'à celle de l'intérieur, arpentée par le gouvernement, fût différé jusqu'à ce que le département soit convaincu de ce que ci-dessus.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER, *ingénieur en chef.*

F. BRAUN, écr., secrétaire des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 8 avril 1882.

(Mémoire.)

Le soussigné a l'honneur de représenter :—

Que par une lettre en date du 30 du mois dernier, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a demandé l'approbation du tracé d'une portion de sa ligne entre la station de Callander, lac Nipissingue,—terminus occidental de la partie subventionnée du chemin de fer le Canada Central—et Algoma-Mills, lac Huron ; telle section faisant partie de la ligne projetée entre le lac Nipissingue et le Sault Sainte-Marie, et qui, dans l'origine, devait être un embranchement, mais que l'on a aujourd'hui l'intention d'incorporer à la ligne-mère du chemin.

Que le tracé tel qu'indiqué sur la carte et décrit par la compagnie est comme suit :—

A partir de Callander la ligne suit le cours de la rivière à la Vase (*Vase River*) jusqu'aux fourches de cette rivière ; de là, elle passe sur la rive nord du lac Nipissingue et à travers la rivière à l'Esturgeon (*Sturgeon River*), immédiatement en aval des chutes ; de là, dans une direction nord-ouest, le long du cours de la rivière de la Veuve, et, par la branche nord de cette rivière jusque près de la rivière Wahnapitee, dans le township 47, qu'elle traverse à la limite du township, entre les townships 47 et 55 ; de là dans une direction sud-ouest, par le côté septentrional du lac Long, jusque près de la ligne ouest du township 62 ; de là, vers l'ouest, à travers le township 70 ; de là, vers le sud-ouest, traversant la rivière Vermillon dans le township 77, et continuant dans la même direction jusqu'à la rive gauche de la rivière aux Espagnols (*Spanish River*), près du grand coude ; de là, par la rive gauche de la rivière en dernier lieu mentionnée, qu'elle traverse près de la limite sud du township 99 ; de là, suivant toujours une direction sud-ouest jusque près de la rive droite de la rivière aux Espagnols (*Spanish River*), jusqu'à ce qu'elle atteigne le bord du lac Huron ; de là, vers l'ouest, près du bord du lac, traversant la rivière au Serpent (*Serpent River*) près de son embouchure, et se continuant jusqu'à Algoma-Mills.

Que cette demande ayant été soumise à l'ingénieur en chef, ce dernier a fait rapport, en date du 3 courant, que la portion du tracé entre les points mentionnés paraît être très avantageuse ; que la route ci-dessus décrite ne paraît pas plus longue que celle de l'intérieur projetée par le gouvernement, et que, si la compagnie peut démontrer d'une manière satisfaisante qu'il est possible de correspondre par la nouvelle route avec la ligne existante à Prince-Arthur's-Landing, il ne peut y avoir, selon lui, aucune objection à ce qu'elle soit adoptée comme faisant partie de la ligne mère ; et que bien qu'il ne puisse lui-même, faute des renseignements nécessaires, se former une opinion de cette possibilité, il dit que le vice-président ainsi que l'ingénieur chargé de la direction des travaux de construction pour le compte de la compagnie, se déclarant pleins de confiance sur ce point.

En conséquence, le soussigné, par l'inspiration réitérée de l'ingénieur en chef, recommande que, ainsi que voulu par l'acte d'incorporation de la compagnie, l'approbation de Son Excellence le gouverneur général en conseil soit donnée au tracé de la ligne tel qu'actuellement soumis par la dite compagnie et que ci-dessus décrit—telle ligne devant faire partie de la ligne-mère ; et la condition de cette approbation étant qu'à quelque époque future la compagnie démontrera d'une manière satisfaisante que la route projetée est praticable. Le paiement de toute subvention pour aucune partie

de la section de l'est, qui ne serait pas commune tant à la route de la rive qu'à la route d'intérieur arpentée par le gouvernement, devrait être différé jusqu'à ce que la compagnie ait ainsi démontré d'une manière satisfaisante que cette route est praticable.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER, *ministre des chemins de fer et canaux.*

Rapport *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le* 17 *avril* 1882.

Vu le mémoire, en date du 8 avril 1882, du ministre des chemins de fer et canaux, soumettant une demande, datée le 30 mars dernier, de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, à l'effet d'obtenir l'approbation d'une section de son tracé entre la station de Callander, lac Nipissingue—terminus occidental de la partie subventionnée du chemin de fer le Canada Central—et Algoma-Mills, lac Huron; telle section faisant partie de la ligne projetée entre le lac Nipissingue et le Sault Sainte-Marie, et qui, dans l'origine, devait être un embranchement, mais que l'on a aujourd'hui l'intention d'incorporer à la ligne-mère du chemin ; et exposant :—

Que le tracé tel qu'indiqué sur la carte soumise et tel que décrit par la compagnie, est comme suit, savoir :—

" A partir de Callander la ligne suit le cours de la rivière à la Vase (*Vase River*) jusqu'aux fourches de cette rivière ; de là elle passe sur la rive nord du lac Nipissingue et à travers la rivière à l'Esturgeon (*Sturgeon River*), immédiatement en aval des chutes ; de là, dans une direction nord-ouest, le long du cours de la rivière de la Veuve, et, par la branche nord de cette rivière, jusque près de la rivière Wahnapitee, dans le township 47, qu'elle traverse à la limite du township, entre les townships 47 et 55 ; de là, dans une direction sud-ouest, par le côté septentrional du lac Long, jusque près de la ligne ouest du township 62 ; de là, vers l'ouest, à travers le township 70; de là, vers le sud-ouest, traversant la rivière Vermillon dans le township 77, et continuant dans la même direction jusqu'à la rive gauche de la rivière aux Espagnols (*Spanish River*), près du grand coude ; de là, par la rive gauche de la rivière en dernier lieu mentionnée, qu'elle traverse près de la limite sud du township 99 ; de là, suivant toujours une direction sud-ouest jusque près de la rive droite de la rivière aux Espagnols (*Spanish River*) jusqu'à ce qu'elle atteigne le bord du lac Huron ; de là, vers l'ouest, près du bord du lac, traversant la rivière au Serpent (*Serpent River*) près de son embouchure, et se continuant jusqu'à Algoma-Mills."

Que l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat fait rapport, en date du 3 avril courant, que la section du tracé entre les points mentionnés paraît être très avantageuse ; que la route ci-dessus décrite ne paraît pas plus longue que celle de l'intérieur projetée par le gouvernement, et que, si la compagnie peut démontrer d'une manière satisfaisante qu'il est possible de correspondre par la nouvelle route avec la ligne actuellement existante à Prince-Arthur's-Landing, il ne peut y avoir, selon lui, aucune objection à ce qu'elle soit adoptée comme faisant partie de la ligne-mère ; et que bien qu'il ne puisse lui-même, faute des renseignements nécessaires, se former une opinion de cette possibilité, il dit que le vice-président de la compagnie ainsi que l'ingénieur qui dirige les travaux de construction pour le compte de cette dernière, se déclarent pleins de confiance sous ce rapport ;

Et qu'en conséquence, le ministre, par l'inspiration réitérée de l'ingénieur en chef, recommande que, ainsi que voulu par l'acte d'incorporation de la compagnie, l'approbation de Son Excellence le gouverneur général en conseil soit donnée au tracé de la ligne tel qu'actuellement soumis par la dite compagnie et que ci-dessus décrit,—telle ligne devant faire partie de la ligne-mère, et la condition de cette approbation étant qu'à quelque époque future la compagnie démontrera d'une manière satisfaisante que la route projetée est praticable ; et le paiement de toute subvention pour aucune partie de la section de l'est qui ne serait pas commune tant à la route de la rive qu'à la route de l'intérieur arpentée par le gouvernement, devrait être différé jusqu'à ce que la compagnie ait ainsi démontré d'une manière satisfaisante que cette route est praticable :

Le comité approuve la recommandation ci-dessus et la soumet à l'approbation de Votre Excellence.

Pour ampliation,

JOHN J. McGEE, G. A. C. P.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

CHOIX DE LA ROUTE.

Section du centre.—Tracé de la ligne entre les creeks du Renard-Rouge (Red Fox Creek) *et de la Mâchoire d'Orignal* (Moose Jaw Creek).

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 30 juin 1882.

MONSIEUR,—Par ordre du conseil des directeurs, j'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus un plan indiquant un nouveau tracé d'une partie de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique sur une certaine distance à l'ouest du creek du Renard-Rouge (*Red Fox Creek*), vers le creek de la Mâchoire-d'Orignal (*Moose Jaw Creek*), et de demander que ce nouveau tracé reçoive la sanction de Son Excellence le gouverneur général en conseil.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire.

A M. A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

3 juillet 1882.

Le tracé indiqué par une ligne bleue sur le plan ci-joint, est une grande amélioration, comparé à l'ancien tracé qui a été approuvé.

COLLINGWOOD SCHREIBER.

Mémoire. OTTAWA, 3 juillet 1882.

Le soussigné a l'honneur de représenter :—

Que le département a reçu de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, une communication datée le 30 du mois dernier, par laquelle elle demande que le gouverneur sanctionne le nouveau tracé d'une portion de sa ligne qui a été approuvée par un arrêté du conseil en date du 14 décembre dernier.

Que la partie en question, telle qu'indiquée sur le plan soumis, s'étend sur une certaine distance, à l'ouest du creek du Renard-Rouge (*Red Fox Creek*), vers le creek de la Mâchoire-d'Orignal (*Moose Jaw Creek*), et l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique a fait rapport, le 3 courant, que le tracé actuellement proposé vaut beaucoup mieux que l'ancien.

Vu ce rapport, le soussigné recommande que la sanction nécessaire soit donnée au nouveau tracé actuellement soumis et indiqué sur le plan transmis par la compagnie et dont copie se trouve ci-jointe,—l'arrêté du conseil en date du 14 décembre 1881 étant censé modifié en tant qu'il s'agit de la partie en question.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER, *ministre des chemins de fer et canaux.*

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 22 juillet* 1882.

Vu le mémoire du ministre des chemins de fer et canaux, en date du 3 juillet 1882, représentant :—

Que le département a reçu de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, une communication datée le 30 du mois dernier, par laquelle elle demande que le gouverneur sanctionne le nouveau tracé d'une portion de sa ligne qui a été approuvée par un arrêté du conseil en date du 14 décembre 1881 ;

Que la partie en question, telle qu'indiquée sur le plan soumis, s'étend sur une certaine distance, à l'ouest du creek du Renard-Rouge (*Red Fox Creek*), vers le creek

de la Mâchoire-d'Orignal (*Moose Jaw Creek*), et que l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique a fait rapport, le 3 courant, que le tracé actuellement proposé vaut beaucoup mieux que l'ancien ;

Et que, vu ce rapport, le ministre recommande que la sanction nécessaire soit donnée au nouveau tracé actuellement soumis et indiqué sur le plan transmis par la compagnie et dont copie se trouve ci-jointe,—l'arrêté du conseil en date du 14 décembre 1881 étant censé modifié en tant qu'il s'agit de la partie en question ;

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

Pour ampliation, JOHN J. McGEE.

A l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

CHOIX DE LA ROUTE.

Section de l'Est.—Emplacement de la station de Callander,—120 *milles à l'ouest de Pembroke.*

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

A Ottawa. BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 26 juillet 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que cette compagnie est convaincue que la station de Callander devrait être fixée à un point qui se trouve 120 milles à l'ouest de Pembroke, et si plus tard il se trouvait que le chemin de fer projeté à partir de Gravenhurst pût effectuer un raccordement avec le chemin de fer canadien du Pacifique plus avantageusement sur aucun point à l'ouest de celui-ci, la compagnie accordera des facilités pour effectuer cette jonction.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, *secretaire*

A sir CHARLES TUPPER, C.C.M.G., ministre des chemins de fer et canaux.

MONTRÉAL, 26 juillet 1882.

MONSIEUR,—Nous avons l'honneur d'exposer qu'il est maintenant à propos de s'entendre sur le point où devra se trouver le terminus ouest du chemin de fer le Canada Central et le terminus est du Pacifique canadien. L'endroit, selon nous, devrait être fixé à 120 milles à l'ouest de Pembroke, où sera placée la station de Callander. Autant que nous pouvons en juger actuellement, ce point sera le plus convenable pour le raccordement avec le chemin de fer projeté au nord de Gravenhurst ; mais si plus tard on s'appercevait qu'il serait avantageux d'effectuer la jonction de ce prolongement avec le Pacifique sur un point plus à l'ouest, nous avons pris avec la compagnie de ce dernier chemin des arrangements pour y faciliter par tous les moyens possibles la jonction en question.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

DUNCAN McINTYRE.

A Sir CHARLES TUPPER, C.C.M.G., ministre des chemins de fer et canaux.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 26 juillet 1882.

MONSIEUR,—Une lettre de M. Duncan McIntyre, entrepreneur du prolongement du chemin de fer le Canada Central, et aussi une lettre de M. C. Drinkwater, secrétaire de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, toutes deux de ce jour et ayant trait au terminus oriental du chemin de fer canadien du Pacifique, m'ayant été soumises, j'ai l'honneur de faire le rapport suivant, savoir :—

Par l'acte en vertu duquel la compagnie du chemin de fer le Canada Central reçoit une subvention, on voit que la longueur de la ligne subventionnée est de 120 milles, et la subvention de $12,000 est calculée sur cette distance.

M. McIntyre demande maintenant que la station de Callander soit établie au 120e mille. Par la lettre de son secrétaire, M. Drinkwater, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique dit qu'elle ne voit pas pourquoi cela ne serait pas fait, et les

deux parties nous assurent que s'il se trouve plus avantageux pour la ligne projetée entre Gravenhurst et Callander d'effectuer une jonction avec le chemin de fer du Pacifique sur un point à l'ouest de celui-ci, elles se prêteront de toute manière à l'établissement de cette jonction.

Dans ces circonstances, je ne vois pas d'objection à ce que le point en question soit choisi comme le terminus de l'ouest et de l'est du Canada Central et du Pacifique canadien, respectivement.

Il y a quelque temps, je crois, M. McIntyre a écrit une lettre dans laquelle il dit qu'il consentirait à construire le chemin jusqu'à un certain point, pourvu que sa longueur n'excédât pas 130 milles, mais ceci semble avoir été une offre indépendante de tout raccordement entre le Canada Central et le Pacifique canadien, et je ne vois pas pourquoi elle affecterait l'établissement de la station de Callander au 120e mille à l'ouest de Pembroke.

Je suis, etc.,
COLLINGWOOD SCHREIBER, *ingénieur en chef.*

A. P. BRADLEY, écr., secrétaire des chemins de fer et canaux.

(Mémoire.) OTTAWA, 26 juillet 1882.

En conformité de la demande de M. Duncan McIntyre, entrepreneur du prolongement du chemin de fer le Canada Central, et aussi de celle de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, toutes deux en date du 26 courant et favorablement accueillies le même jour par l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, le soussigné a l'honneur de recommander que le point pour l'emplacement de la station de Callander soit fixé au 120e mille à l'ouest de Pembroke, sur le dit prolongement —les deux parties promettant que s'il se trouve plus avantageux pour la ligne projetée entre Gravenhurst d'effectuer une jonction avec la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique à l'ouest de ce point, elles se prêteront de toute manière à l'établissement de cette jonction.

Respectueusement soumis,
CHARLES TUPPER, *ministre des chemins de fer et canaux.*

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le* 26 *juillet* 1882.

Vu le mémoire du ministre des chemins de fer et canaux, en date du 26 juillet 1882, exposant :—

Que demande a été faite le 26 juillet courant, tant par M. Duncan McIntyre, entrepreneur du prolongement du Canada Central, que par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, à l'effet de faire fixer le point pour l'emplacement de la "station de Callander" au 120e mille à l'ouest de Pembroke, sur le dit prolongement, —les deux parties promettant que s'il se trouve plus avantageux pour la ligne projetée entre Gravenhurst et Callander d'effectuer une jonction avec la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, à l'ouest de ce point, elles se prêteront de toute manière à l'établissement de cette jonction ;

Et que le ministre, sur l'avis de l'ingénieur en chef, recommande que cette demande soit accordée.

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Son Excellence.

Pour ampliation, JOHN J. McGEE.

A l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

CHOIX DE LA ROUTE.

Section du Centre.—Tracé de la ligne depuis le creek de la Mâchoire-d'Orignal (Moose Jaw Creek) *jusqu'au creek du Courant* (Current Creek).

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 15 septembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 14 courant, au

sujet du tracé du chemin de fer canadien du Pacifique, à l'ouest du creek de la Mâchoire-d'Orignal (*Moose Jaw Creek*). Par ordre des directeurs, je prends aujourd'hui la liberté de soumettre un autre plan du tracé de la ligne-mère, s'étendant depuis le creek de la Mâchoire-d'Orignal jusqu'à la traverse de la Saskatchewan-Sud. Je ferai remarquer que la section compte sur ces plans depuis le creek de la Mâchoire-d'Orignal jusqu'au Courant-Rapide, vers l'est.

J'ai aussi l'honneur de faire remarquer que le plan n'indique qu'approximativement les rangs de townships et les lignes de section sur une certaine distance à l'ouest du creek de la Mâchoire-d'Orignal, vu qu'aucune jonction n'a été faite entre les lignes pendant que se faisaient les arpentages du tracé. A l'ouest du creek du Courant-Rapide (*Swift Current Creek*) il est impossible d'indiquer les sections à travers lesquelles passe la ligne, attendu que les plans sont faits à différentes échelles, et que l'on n'a pas eu le temps d'en préparer un avec une échelle uniforme.

Les directeurs espèrent que ces plans préliminaires donneront assez de renseignements pour que le tracé puisse être approuvé par le gouverneur en conseil, et afin que les travaux de construction n'éprouvent pas de retard, j'ai reçu ordre de demander respectueusement qu'il nous soit donné avis de cette approbation le plus tôt possible.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

A. P. BRADLEY, écr., secrétaire, chemins de fer et canaux.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 27 septembre 1882.

MONSIEUR,—Relativement à une communication de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, en date du 15 courant (n° de renvoi 29660), demandant l'approbation de plans du tracé de la ligne-mère du dit chemin du Pacifique depuis le creek de la Mâchoire-d'Orignal (*Moose Jaw Creek*) jusqu'à la traverse de la Saskatchewan-Sud, j'ai l'honneur de faire le rapport suivant :

Les plans actuellement soumis couvrent une distance de 262 milles, qui peuvent se diviser en deux sections comme suit, savoir :

	Milles.
Du creek de la Mâchoire-d'Orignal au creek du Courant, Rapide (*Swift Current Creek*)....................	113½
Du creek du Courant Rapide à la traverse de la Saskatchewan-Sud......	148⅔
Total........................	262⅙

Je ne vois pas d'objection à ce que le tracé soit approuvé jusqu'au creek du Courant-Rapide, tel qu'indiqué sur la carte ci-jointe. Au delà de ce point, les renseignements que donnent les plans ne sont pas assez précis pour me permettre d'établir la ligne en petit sur la carte; par conséquent je suggère que l'approbation de cette partie du tracé soit différée jusqu'à ce que d'autres renseignements aient été fournis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

FRANCIS J. LYNCH, en l'absence de l'ingénieur en chef.

A. P. BRADLEY, écr., secrétaire.

(Mémoire.) OTTAWA, 28 septembre 1882.

Le soussigné a l'honneur de représenter :—

Que par une lettre en date du 15 courant la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a demandé l'approbation de plans du tracé de la ligne-mère de son chemin de fer dans une direction ouest du creek de la Mâchoire-d'Orignal,—point jusque auquel l'approbation avait été donnée par un arrêté du conseil en date du 14 décembre 1881.

Que le tracé actuellement soumis s'étend depuis le creek de la Mâchoire-d'Orignal jusqu'à la traverse de la Saskatchewan-Sud, distance de 262 milles.

Que le rapport fait le 27 courant par l'ingénieur dirigeant en l'absence de l'ingénieur en chef, indique que le tracé de la ligne jusqu'à un point connu sous le nom de creek du Courant-Rapide, situé à une distance de 113½ milles du creek de la Mâchoire-d'Orignal, est de nature à mériter l'approbation demandée, mais que les renseignements fournis par la compagnie relativement à la distance plus à l'ouest ne sont pas assez précis.

Vu ce rapport, le soussigné recommande que le tracé de la ligne jusqu'au creek du Courant Rapide ne soit approuvé que tel qu'indiqué sur les plans soumis par la compagnie, et établi sur la carte annexée au présent rapport.

Respectueusement soumis,

J. H. POPE, ministre par intérim des chemins de fer et canaux.

Rapport *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Honneur le délégué de Son Excellence le gouverneur-général en conseil, le* 30 *septembre* 1882.

Vu le mémoire du ministre par intérim des chemins de fer et canaux, en date du 26 décembre 1882, exposant :—

Que le 15 courant la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ayant soumis à l'approbation du gouverneur général en conseil les plans d'un tracé s'étendant depuis le creek de la Mâchoire-d'Orignal (*Moose Jaw Creek*) jusqu'à la traverse de la Saskatchewan,—distance de 262 milles,—le ministre dit que le rapport en date du 27 courant, fait par l'ingénieur dirigeant, à Ottawa, en l'absence de l'ingénieur en chef, indique que le tracé de la ligne jusqu'à un point connu sous le nom de creek du Courant-Rapide (*Swift Current Creek*), situé à une distance de 113½ milles du creek de la Mâchoire-d'Orignal, est de nature à mériter l'approbation demandée, mais que les renseignements fournis par la compagnie relativement à la distance plus à l'ouest ne sont pas assez précis ;

Et que, vu ce rapport, le ministre recommande en conséquence que le tracé de la ligne entre le creek de la Mâchoire-d'Orignal et le creek du Courant-Rapide soit approuvé par le gouverneur en conseil tel qu'indiqué sur les plans soumis par la compagnie.

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

Pour ampliation. JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

Section du Centre.—Tracé de la ligne depuis le creek du Courant-Rapide jusqu'à la traverse de la Saskatchewan-Sud.

Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique,
Bureau du secrétaire, Montréal, 6 novembre 1882.

Monsieur,—J'ai l'honneur de soumettre un plan du tracé d'une partie de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique, s'étendant depuis le creek de la Mâchoire-d'Orignal jusqu'au creek du Courant-Rapide, ainsi qu'un profil de la ligne depuis la Mâchoire-d'Orignal jusqu'à la traverse de la Saskatchewan.

J'ai reçu instruction des directeurs de demander que le tracé soit soumis à l'approbation du gouverneur général en conseil.

On est à préparer le plan du tracé depuis le creek du Courant-Rapide jusqu'à la Saskatchewan, et j'espère que je pourrai vous le transmettre dans quelques jours.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. Bradley, écr., secrétaire, chemins de fer et canaux.

Chemin de fer canadien du Pacifique,
Bureau de l'ingénieur en chef, Ottawa, 20 novembre 1882.

Monsieur,—La communication du secrétaire de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, datée le 6 courant et marquée du n° de renvoi 29986, par laquelle il est demandé que le tracé de la ligne du dit chemin du Pacifique depuis le

creek du Courant-Rapide jusqu'à la traverse de la Saskatchewan-Sud, m'ayant été référée, j'ai l'honneur de faire rapport :—

Qu'en tant que la section en question, depuis le creek du Courant-Rapide jusqu'à la Saskatchewan-Sud—distance d'environ 148 milles—et les avantages qu'elle offre pour une ligne de chemin de fer se trouvent concernés, le pays est avantageux tant à l'égard des rampes que des courbes, réunissant sous ce rapport toutes les conditions exigées par l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique ; et que si une ligne telle qu'exigée par cet acte peut être tracée à travers la passe du Cheval-qui-Rue (*Kicking-Horse pass*), la ligne établie sur le plan actuellement soumis, bien qu'à partir de ce point elle ne soit pas aussi directe qu'on aurait pu le désirer, peut être considérée comme l'étant assez pour autoriser son approbation.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef.

A. P. Bradley, écr., secrétaire, chemins de fer et canaux.

(Mémoire.) Ottawa, 21 novembre 1882.

Le soussigné a l'honneur de représenter :—

Qu'à la date du 6 et du 7 courant, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a demandé l'approbation d'un tracé de sa ligne à l'ouest du creek du Rapide-Courant, point jusqu'auquel approbation a été donnée par un arrêté du conseil en date du 14 du mois dernier.

Que la partie actuellement tracée s'étend depuis le creek du Courant-Rapide jusqu'à la Saskatchewan-Sud,—distance d'environ 148 milles.

Qu'à la date du 20 du présent mois, l'ingénieur en chef a fait rapport que la section du pays en question est avantageuse; que les pentes et les courbes de la ligne tracée réunissent à peu près toutes les conditions prescrites par l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique, et que si une ligne telle qu'exigée par cet acte peut être tracée à travers la passe du Cheval-qui-Rue (*Kicking Horse Pass*), le tracé de la section actuellement soumis, bien qu'il ne soit pas aussi direct qu'on aurait pu le désirer, peut être considéré comme l'étant assez pour permettre de donner l'approbation demandée.

Le soussigné recommande que le tracé de la section actuellement soumis soit approuvé.

CHARLES TUPPER, *ministre des chemins de fer et canaux.*

Tracé de la ligne depuis Prince-Arthur's-Landing jusqu'à la rivière du Courant (*Current River*), 2 milles.

Rapport *d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Honneur le délégué de Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 24 *novembre* 1882.

Vu le mémoire du ministre des chemins de fer et canaux, en date du 21 novembre 1882, exposant :

Qu'à la date du 6 et du 7 novembre courant la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a demandé l'approbation du tracé de la portion de sa ligne qui s'étend depuis le creek du Courant-Rapide jusqu'à la Saskatchewan-Sud, distance d'environ 148 milles :

Qu'à la date du 20 novembre courant, l'ingénieur en chef a fait rapport que la portion de pays en question est avantageuse ; que les pentes et les courbes de la ligne tracée réunissent à peu près toutes les conditions prescrites par l'acte du chemin de fer Canadien du Pacifique, et que si une ligne telle qu'exigée par cet acte peut être tracée à travers la passe du Cheval-qui-Rue (*Kicking Horse Pass*), le tracé de la section actuellement soumis, bien qu'il ne soit pas aussi direct qu'on aurait pu le désirer, peut être considéré comme l'étant suffisamment pour permettre de donner l'approbation demandée ;

Et que le ministre recommande l'approbation du tracé soumis :

Le comité soumet la recommandation précédente à l'approbation de Votre Excellence.

Pour ampliation, JOHN J. McGEE.

OTTAWA, 28 novembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous transmettre ci-inclus, copie d'un arrêté du conseil rendu le 24 courant, approuvant le tracé de cette partie du chemin de fer Canadien du Pacifique qui s'étend depuis le Creek du Courant-Rapide (*Swift Current Creek*) jusqu'à la Saskatchewan-Sud,—distance d'environ 148 milles.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, *secrétaire.*

C. SCHREIBER, écr., ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat.

OTTAWA, 28 novembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous transmettre ci-inclus, pour l'information de votre compagnie, copie d'un arrêté du conseil, rendu le 24 courant, approuvant le tracé de cette partie du chemin de fer Canadien du Pacifique qui s'étend depuis le creek du Courant-Rapide jusqu'à la Saskatchewan Sud,—distance d'environ 148 milles.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, *secrétaire.*

C. DRINKWATER, écr secrétaire de la Cie du C. C. P., Montréal.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 15 septembre 1882.

MONSIEUR,—Conformément à l'acte de la dernière session qui dit que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pourra, sauf l'approbation du gouverneur en conseil, tracer sa ligne à travers les Montagnes Rocheuses en passant par quelque passe autre que celle de la Tête-Jaune, pourvu que cette passe ne se trouve pas à moins de cent milles de la frontière entre le Canada et les Etats-Unis, j'ai l'honneur de demander, par ordre des directeurs, que la route passant par le creek du Cheval-qui-Rue (*Kicking Horse Creek*) et à travers la chaîne de Selkirk, voie du creek du Castor (*Beaver Creek*) telle que décrite dans l'esquisse ci-incluse, soit approuvé par Son Excellence en conseil.

J'ai le plaisir de dire que l'ingénieur chargé de faire des explorations a rapporté qu'une ligne peut être construite par cette route avec des pentes praticables. Il dit que la pente de chaque côté du sommet, sur une distance disons de 20 milles, serait d'environ 2 pieds par chaîne—soit de 105.6 pieds par mille—et que si l'on construisait un tunnel au lieu de franchir le sommet, ce tunnel aurait environ 2½ milles de longueur et ne diminuerait pas essentiellement les pentes. Le sommet est représenté comme admirablement adapté à l'emplacement d'un dépôt pour la conduite des trains, attendu qu'il est pratiquement de niveau sur une distance d'environ trois quarts de mille.

Pour montrer que par la route projetée les pentes sont praticables, je puis dire que les directeurs sont informés que les plus fortes pentes tant de la ligne du Pacifique Central que de celle du Pacifique Sud sont de 2·15 pieds par chaîne,—soit de 114 pieds par mille.

Une chose à remarquer c'est que tandis que cette compagnie a réussi à trouver à travers les chaînes de montagnes une route qui présente une pente maxima moins forte que celle d'aucune des autres lignes du Pacifique, les pentes les plus raides sont renfermées dans les limites d'une distance de 40 milles, ce qui est pour beaucoup dans l'exploitation économique d'un chemin de fer.

J'ai aussi reçu instruction de dire que les directeurs sont prêts à fournir tous autres renseignements à leur disposition que le gouvernement pourra désirer à l'égard de la passe projetée.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur.

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

L'honorable sir CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et canaux.

TRACE DE LA LIGNE DEPUIS PRINCE-ARTHUR'S-LANDING JUSQU'À LA RIVIÈRE DU COURANT (*Ceurrent River*) (2 MILLES).

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 9 octobre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour que vous les examiniez, les plans et livres de renvoi, en triplicata, des terrains, etc., nécessaires pour la construction de cette partie de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique, qui s'étend depuis le village de Prince-Arthur's-Landing jusqu'à la rivière du Courant, etc., ainsi que pour le terminus à Prince-Arthur's-Landing;

Je vous transmets également le certificat du sous-ministre. Ces plans et livres de renvoi devront servir aux fins de l'enregistrement; une copie en sera gardée au département, et l'on devra renvoyer ici les deux autres, dont une sera déposée au bureau d'enregistrement à Prince-Arthur's-Landing,

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

A. P. BRADLY, écr., secrétaire, chemins de fer et canaux.

P.S.—Les documents ci-mentionnés ont été envoyés par l'express ce soir.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 4 novembre 1882.

MONSIEUR,—Par une lettre en date du 9 du mois dernier, la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique demande l'approbation des plans, etc., de la partie de la ligne située entre Prince-Arthur's-Landing et la rivière du Courant (*Current River*), à l'extrémité ouest de la section de l'Est.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER, par F. J. L.

A. P. BRADLEY, écr, secrétaire, chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 4 novembre 1882.

(Mémoire.)

Le soussigné a l'honneur de représenter :

Que le 9 du mois dernier, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a soumis des plans en date du 31 août dernier, sur lesquels est indiqué le tracé projeté de sa ligne dans la direction de l'est, à partir de Prince-Arthur's-Landing jusqu'à la rivière du Courant (*Current River*), distance d'environ deux milles.

Qu'un rapport de l'ingénieur en chef, en date du 4 courant, fait voir qu'il n'y a pas d'objection à ce tracé.

En conséquence, le soussigné recommande que le dit tracé soit approuvé.

Respectueusement soumis,

J. H. POPE, *ministre par intérim des chemins de fer et canaux.*

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Honneur le délégué de Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 6 novembre 1882.*

Vu le mémoire du ministre par intérim des chemins de fer et canaux, en date du 4 novembre 1882, soumettant des plans de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique sur lesquels est indiqué le tracé projeté de sa ligne dans la direction de l'est à partir de Prince-Arthur's-Landing jusqu'à la rivière du Courant (*Current River*), distance d'environ deux milles, et exposant :—

Que d'après le rapport de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat, à qui ces plans ont été soumis, il n'existe pas d'objection à ce tracé;

Et que le ministre recommande en conséquence que le tracé soit approuvé tel que soumis :

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

Pour ampliation,

JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

CORRESPONDANCE RELATIVE A L'AVANCEMENT DES TRAVAUX.

Du 30 *mars* 1882 *au* 1*er février* 1883.

OTTAWA, 24 août 1882.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction du ministre intérimaire, M. Pope, d'attirer votre attention sur la condition exprimée dans la 4e clause de votre contrat avec le gouvernement, par laquelle il est stipulé que la construction des deux différentes portions de votre ligne, décrites comme les sections de l'Est et du Centre respectivement, devra avancer *pari passu*,—les travaux sur ces deux sections devant être poussés "vigoureusement et sans interruption afin d'en assurer l'achèvement vers la même date."

Vu l'importance de cette condition, j'ai reçu instruction de vous prier de vouloir bien fournir au département un état comprenant les renseignements que vous avez déjà donné verbalement de temps à autre sur vos travaux de la section de l'Est, ainsi que les nouvelles informations que vous pourrez donner dans le but de faire voir d'une manière satisfaisante que votre compagnie se conforme entièrement à la condition qui veut que les travaux soient poussés vigoureusement et sans interruption, et qui constitue à un si haut degré le caractère fondamental du contrat.

Je dois particulièrement vous prier d'inclure dans votre exposé, des détails complet au sujet des travaux exécutés sur la partie de ligne depuis la baie du Tonnerre, en allant vers l'est, et que vous avez récemment assuré avoir été commencés.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, *secrétaire.*

CHARLES DRINKWATER, écr., secrétaire, Cie C. C. P.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.
BUREAU DU SECRÉTAIRES, MONTRÉAL, 26 août 1882.

MONSIEUR, J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 24 courant concernant l'avancement des travaux sur la section de l'est du chemin de fer canadien du Pacifique.

J'ai reçu instruction du conseil de répondre, que lorsque l'ingénieur consultant qui se trouve actuellement sur le lieu des travaux de la section de l'Est sera de retour à Montréal, ce monsieur fera un rapport sur la condition actuelle de ces travaux, et que les renseignements les plus complets à cet égard seront fournis au département.

Je dois dire de plus que les directeurs apprécient hautement la nécessité de pousser vigoureusement ces travaux ; qu'aucun effort ne sera épargné à cet égard, et qu'ils espèrent avec confiance d'achever cette section du chemin de fer en question, longtemps avant l'époque fixée par la charte de la compagnie.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

A. P. BRADLEY, écr., secrétaire, chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 3 octobre 1882.

MONSIEUR,—Par ordre du président du comité de chemins de fer de l'honorable Conseil privé, je vous transmets, pour votre informotion et votre gouverne, un arrêté rendu

ce jour, permettant de livrer à la circulation la partie de la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique située entre le point qui se trouve 31 milles à l'ouest de Brandon (la limite actuelle) et Régina,—ce qui donne une distance additionnelle de 211 milles. Le dit arrêté a été rendu après inspection faite, sur la demande contenue dans votre lettre du 23 du mois dernier.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, *secrétaire.*

CHARLES DRINKWATER, écr., secrétaire, Cie C. C. P., Montréal.

OTTAWA, 3 octobre 1882.

Conformément aux prescriptions de l'acte général des chemins de fer, 1879, le comité des chemins de fer de l'honorable Conseil privé a fait faire, par l'un des ingénieurs du département des chemins de fer et canaux, un examen d'une nouvelle portion du chemin de fer canadien du Pacifique située à l'ouest du point (31 milles à l'ouest de Brandon) jusque auquel l'ouverture de la ligne a été autorisée le 16 février dernier,—telle nouvelle portion s'étendant vers l'ouest à partir du dit point jusqu'à Régina, distance de 211 milles.

L'ingénieur qui a fait cette inspection ayant rapporté que cette portion de chemin de fer est achevée de manière à permettre la circulation de trains réguliers, et de plus qu'elle possède tout l'équipement nécessaire pour le trafic, le comité des chemins de fer approuve le rapport soumis, et ordonne que la dite portion de chemin de fer soit livrée à la circulation publique.

CHARLES TUPPER, *président du comité des chemins de fer.*

T. TRUDEAU, *secrétaire du comité des chemins de fer.*

(Mémoire.)

Les rapports de l'ingénieur en chef ont été faits, à mesure que les diverses évaluations ont été adoptées, au moyen de certificats en la forme suivante, annexés à chaque évaluation.

" Je certifie par les présentes que milles de la division de la section sont assez avancés pour permettre que des trains y circulent, et qu'ils sont pourvus de l'équipement nécessaire à cette fin."

CORRESPONDANCE RELATIVE AU CHOIX ET A LA RÉSERVE DES TERRES.

Squatters sur les réserves du gouvernement, Prince-Arthur's-Landing.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 26 août 1882.

MONSIEUR,—L'ingénieur de la compagnie, actuellement à Prince-Arthur's-Landing, m'informe que certains individus—des squatters—sont en possession de maisons construites sur les terrains où la compagnie du chemin de fer possède le droit de passage, à Prince-Arthur's-Landing et dans ses environs, et qu'il est de la plus grande importance que ces personnes abandonnent immédiatement à la compagnie la possession des terrains ainsi occupés. J'ai reçu instruction de demander que les mesures nécessaires à cette fin soient prises par le ministère des chemins de fer.

L'on m'informe que votre ingénieur ordinaire, M. Caddy, est parfaitement au courant de tout ce qu'il y aurait à faire à propos de cela, et je vous serai obligé de vouloir bien me dire s'il a reçu des instructions en conséquence.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

Le secrétaire, département des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 31 août 1882.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction d'accuser réception de votre lettre du 26 courant, concernant l'établissement de certains squatters, à Prince-Arthur's-Landing et dans son voisinage, sur des terrains compris dans le droit de passage du chemin de fer canadien du Pacifique.

Je dois vous demander à cet égard, de vouloir bien fournir des renseignements plus précis sur la position des terrains ainsi occupés, en disant s'ils sont situés à l'est ou à l'ouest du Landing.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, *secrétaire.*
Par W. J. T.

CHARLES DRINKWATER, écr., secrétaire de la Cie C. C. P.

MONTRÉAL, 26 septembre 1882.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 31 août, relativement au droit de passage pour le chemin de fer à Prince-Arthur's-Landing, je dois dire que le terrain en question est le morceau de terre connu comme la Réserve du gouvernement, sur laquelle se trouve un certain nombre de bâtiments dont quelques-uns sont loués et occupés.

J'ai reçu instruction de déclarer que cela faciliterait les opérations à cet endroit si le gouvernement mettait immédiatement la compagnie en possession de la réserve en question, y compris les bâtiments et le quai qui s'y trouvent.

De grandes quantités de matériaux, etc., sont en route pour cet endroit, et nous poserions une voie temporaire le long du quai, pour les y recevoir, si nous pouvions en avoir le contrôle.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

A. P. BRADLEY, écr., secrétaire, chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 10 octobre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre, par ordre, une communication du secrétaire de la compaguie du chemin de fer Canadien du Pacifique, demandant que certains terrains réservés par l'Etat, ainsi que le quai du gouvernement à Prince-Arthur's-Landing, soient mis en la possession de cette compagnie, qui désire s'en servir pour les fins du chemin de fer; et je dois vous prier de vouloir bien dire si, à votre avis, le département peut, en vertu des dispositions de l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique, 1881, opérer le transfert de cette propriété ainsi que suggéré.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant seruiteur,

A. P. BRADLEY, *secrétaire.*

A M. G. W. BURBIDGE, sous-ministre de la justice.

OTTAWA, 17 octobre 1882.

MONSIEUR,—Relativement à la lettre n° 18376 du 10 courant, vous soumettant la demande faite par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique d'une certaine partie de la Réserve du gouvernement et du quai à Prince-Arthur's-Landing, j'ai l'honneur de vous informer que le télégramme suivant a été reçu de M. W. B. Smellie sur le sujet:

" Montréal, 13 oct. 1882.—Est-il probable que nous ayions une réponse favorable à la lettre de M. Drinkwater, en date du 26 septembre, concernant la Réserve du gouvernement et le quai à Prince-Arthur's-Landing. Veuillez répondre; la chose est très urgente. "

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, *secrétaire.*

A M. G. W. BURBIDGE, sous-ministre de la justice.

MINISTÈRE DE LA JUSTICE, OTTAWA, 30 octobre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 10 courant, par laquelle vous soumettez une communication du secrétaire de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, demandant que certain terrain réservé par le gouvernement et le quai de ce dernier à Prince-Arthur's-Landing soient mis en la possession de cette compagnie, vu qu'elle désire les utiliser pour les fins du chemin de fer, et par laquelle aussi vous demandez si le département des chemins de fer et canaux peut, en vertu des dispositions de "l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique, 1881" opérer le transfert de la propriété en question, ainsi que suggéré.

Je dois également accuser réception de votre lettre du 17 sur le même sujet.

Par la section 5 de l'acte ci-dessus mentionné, le gouvernement est autorisé à transférer à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique la portion de la voie alors déjà construite, et à mesure qu'elle devait ensuite être achevée.

Par la 6e clause du contrat énoncé dans le dit acte, le gouvernement est convenu d'achever la section du lac Supérieur vers la date fixée par les contrats alors existants pour son achèvement; et par la 7e clause il s'est engagé de transférer à la compagnie la possession des différentes stations du chemin de fer alors réellement construites ou à mesure qu'elles seraient achevées, ainsi que le droit de les exploiter.

Votre lettre ne me dit pas si cette portion du chemin de fer, de laquelle la propriété en question fait partie, a été achevée ou non, ni si c'est une partie de la section de l'Est. En supposant qu'elle fasse partie de la section du lac Supérieur et qu'elle n'ait pas été achevée, je ne puis rien trouver dans l'acte pour autoriser le transfert de la propriété en question à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Je ne me prononce pas sur la question de savoir si le gouvernement ne pourrait pas, indépendamment de l'acte, prendre des mesures pour procurer à la compagnie les facilités qu'elle demande. Son pouvoir en ceci dépendrait de faits sur lesquels je ne suis pas parfaitement renseigné.

Documents renvoyés.

Je suis monsieur, votre obéissant serviteur,

GEO. W. BURBIDGE, S. M. J.

A. P. BRADLEY, écr., secrétaire, chemins de fer et canaux.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 2 novembre 1882.

MONSIEUR,—Une lettre du sous-ministre de la justice, en date du 30 octobre, au sujet du transfert à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, d'un certain terrain réservé par le gouvernement et d'un quai de ce dernier à Prince-Arthur's Landing, m'ayant été soumise, j'ai l'honneur de faire le rapport qui suit, savoir :

1. Les travaux de construction actuellement en voie d'avancement à Prince-Arthur's-Landing et Red-Rock—distance d'environ 66 milles—demandent que le point de raccordement des sections de l'Est et du lac Supérieur soit à Prince-Arthur's-Landing.

2. La partie de la ligne-mère située entre Prince-Arthur's-Landing est achevée, à l'exception du ballastage ; et elle est en assez bon état pour permettre à des trains d'y circuler.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER, par F. J. L.

A. P. BRADLEY, écr., secrétaire des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 3 novembre 1882.

MONSIEUR,—A l'égard de votre lettre du 30 du mois dernier, dans laquelle vous faites rapport relativement à une demande faite par la compagnie du chemin de fer

canadien du Pacifique pour obtenir la possession de certaine réserve et d'un quai à Prince Arthur's-Landing, j'ai l'honneur de vous informer, par ordre, que d'après les plans soumis par la compagnie, en date du 31 août dernier, et ayant trait aux travaux de construction de sa ligne principale dans une direction à l'est de cet endroit, il semblerait que le point de départ de la section de l'Est fixé à environ 500 pieds à l'ouest du quai du gouvernement, lequel, avec la réserve en question, se trouverait en conséquence compris dans cette section pour les fins dont nous avons à nous occuper actuellement

Je puis ajouter que, bien que non ballastée, la ligne entre Prince-Arthur's-Landing et Fort-William est assez avancée pour permettre aux convois d'y circuler.

Tels étant les points sur lesquels vous manquiez de renseignements, je vous demanderai de vouloir bien faire de nouveau rapport sur la question de transfert qui vous a été soumise.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obeissant serviteur,

A. P. BRADLEY, *secrétaire.*

George W. Burbridge, écr., sous-ministre de la justice.

Ottawa, 7 novembre 1882.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 3 courant, se rapportant à la mienne du 30 ult., dans laquelle je faisais rapport au sujet d'une demande de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ayant pour but d'obtenir la possession de certaine réserve du gouvernement et d'un quai à Prince-Arthur's-Landing.

En réponse, je prends la liberté de vous informer que je ne puis trouver dans l'acte aucun pouvoir qui permette de transférer cette propriété à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Toutefois, le département peut, indépendamment de l'acte, faire avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, des arrangements de nature à lui donner l'usage de cette propriété aux conditions que le ministre pourra juger convenables.

Documents renvoyés.

Je suis monsieur, votre obéissant serviteur,

GEO. W. BURBIDGE, *S.M.J.*

A. P. Bradley, écr., secrétaire, chemins de fer et canaux.

Ottawa, 11 novembre 1882.

Monsieur,—Le 14 mai 1870 a été rendu un arrêté du conseil ordonnant que demande fût faite au gouvernement d'Ontario à l'effet d'obtenir des lettres patentes de certains terrains publics à la baie du Tonnerre, sur la route de la Rivière-Rouge, ainsi qu'indiqué sur le plan et dans la désignation annexés à cette demande,—tel emplacement étant nécessaire pour la construction d'édifices publics et pour un débarcadère d'où l'on puisse étendre des quais.

Le 27 du même mois, a été adressée par le département des travaux publics au sous secrétaire d'Etat pour les provinces, une lettre transmettant une copie de ce plan ainsi que de cette désignation.

Je vous prierai en conséquence de vouloir bien faire connaître au ministre le résultat de cette démarche et de l'informer si le gouvernement a répondu à la demande en question, et, le cas échéant, d'être assez bon de fournir à mon département une copie de cette réponse.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, *secrétaire.*

A M. Edouard J. Langevin, sous-secrétaire d'Etat.

Ottawa, 16 novembre 1882.

Monsieur,—En réponse à la demande contenue dans votre lettre du 11 courant, j'ai l'honneur de vous informer qu'il ressort des archives de ce département que le

30 mai 1870, à la demande du ministre des travaux publics, le secrétaire d'Etat pour les provinces a adressé à Son Honneur le lieutenant-gouverneur d'Ontario, une lettre contenant une copie de l'arrêté du conseil en date du 14 du même mois, ordonnant que demande fût faite au gouvernement de la dite province à l'effet d'obtenir des lettres patentes pour certains terrains publics, à la baie du Tonnerre, nécessaires pour la construction d'édifices publics, etc., et transmettant en même temps un plan et une désignation du terrain en question.

Il ne paraît pas, toutefois, que le département ait reçu de réponse à cette communication.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur

EDOUARD J. LANGEVIN, *sous-secrétaire d'Etat.*

Le secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 8 janvier 1883.

(Mémoire).

Le soussigné a l'honneur de représenter :

Que le 26 septembre dernier, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a demandé d'être mise en possession d'un certain terrain, y compris un quai—à Prince-Arthur's-Landing—actuellement sous le contrôle du gouvernement, le but de la compagnie étant, ainsi qu'elle le dit elle-même, de pouvoir rendre plus facilement ses matériaux sur les lieux.

Que le 7 novembre dernier, le ministre de la justice a exprimé l'opinion que le département des chemins de fer peut faire avec la compagnie des arrangements de nature à lui donner l'usage de la propriété en question " aux conditions que le ministre pourra juger convenables.

Le soussigné recommande en conséquence, vu cet avis, que dans le but de faciliter les opérations de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, il lui soit permis de jouir, durant bon plaisir, de tous les droits et privilèges que possède actuellement le gouvernement à l'égard du dit terrain et du dit quai.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER, *ministre des chemins de fer et canaux.*

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence l'administrateur du gouvernement en conseil le* 12 *janvier* 1883.

Vu le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, exposant :

Que le 26 septembre dernier, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a demandé d'être mise en possession d'un certain terrain, y compris un quai—à Prince Arthur's-Landing—actuellement sous le contrôle du gouvernement, le but de la compagnie étant, ainsi qu'elle le dit elle-même, de pouvoir rendre plus facilement ses matérianx sur les lieux ;

Que le 7 novembre dernier, le ministre de la justice a exprimé l'opinion que le département des chemins de fer peut faire avec la compagnie des arrangements de nature à lui donner l'usage de la propriété en question " aux conditions que le ministre pourra juger convenables ; "

Et que le ministre recommande en conséquence, vu cet avis, que dans le but de faciliter les opérations de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, il lui soit permis de jouir, durant bon plaisir, de tous les droits et privilèges que possède actuellement le gouvernement à l'égard du terrain et du dit quai :

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de votre Excellence.

Pour ampliation,

JOHN J. McGEE.

DEMANDE DE TERRAIN POUR CONSTRUCTION ET TERMINUS. DE PRINCE-ARTHUR'S-LANDING À LA RIVIÈRE-DU-COURANT.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 9 octobre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les plans et livres de renvoi, en triplicata, des terrains, etc., nécessaires pour la construction de cette partie du chemin de fer canadien du Pacifique qui s'étend depuis le village de Prince-Arthur's-Landing jusqu'à la Rivière-du-Courant, ainsi que pour les fins de terminus à Prince-Arthur's-Landing, afin que le sous-ministre les examine et les approuve. Ces plans et livres de renvoi devront servir aux fins de l'enregistrement; une copie en sera gardée par le département et on devra renvoyer ici les deux autres dont une sera déposée au bureau d'enregistrement à Prince-Arthur's-Landing.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur.

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

A. P. BRADLEY, écr., secrétaire, chemins de fer et canaux.

P.S.—Les documents ci-mentionnés ont été envoyés par l'express, ce soir.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 26 octobre 1882.

MONSIEUR,—Les plans et livres de renvoi de terrains, nécessaires pour la construction de la partie de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique, qui s'étend depuis le village de Prince-Arthur's-Landing jusqu'à la Rivière-du-Courant, ainsi que pour des fins de terminus à Prince-Arthur's-Landing, mentionnés dans la lettre de M. Drinkwater en date du 9 courant et classée sous le n° 2328, m'ayant été soumis, j'ai l'honneur de faire le rapport suivant, savoir:—

Je considère que 200 pieds de terrain en largeur, pour le droit de passage, ne sont pas plus qu'il n'est prudent de prendre dans un pays exposé à des amoncellements de neige, et je suis d'opinion que la superficie démandée pour les frais du terminus à Prince-Arthur's-Landing ne dépasse pas ce qui serait nécessaire à un pareil port d'embarquement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
COLLINGWOOD SCHREIBER.

A. P. BRADLEY, écr., secrétaire, chemins de fer et canaux.

(Mémoire.) OTTAWA, 4 novembre 1882.

Le soussigné a l'honneur de représenter:

Que le 9 du mois dernier, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a soumis des plans et livres de renvoi, dûment signés le 31 août dernier, sur lesquels plans est indiquée avec détail, l'étendue de terre que la compagnie désire obtenir pour les fins énoncées dans sa lettre, et nommément "pour la construction de la partie de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique qui s'étend depuis le village de Prince-Arthur's-Landing jusqu'à la Rivière-du-Courant, ainsi que pour les fins du terminus à Prince-Arthur's-Landing" (laquelle portion du chemin de fer est d'environ 2 milles de longueur).

Que la largeur de la ligne, à part le terrain nécessaire au terminus, est indiquée comme étant de 200 pieds,—largeur considérablement dépassée dans les limites du village.

Que cette largeur dépasse les limites auxquelles le droit d'expropriation est restreint par la section 9 de l'Acte refondu des chemins de fer, 1879,—ces limites étant de 33 verges pour les portions ordinaires de la ligne, et de 250 verges en longueur sur 150 en largeur pour les emplacements de stations et de dépôts, et le droit d'accès aux grèves publiques ou aux terrains inondés étant pareillement limité.

Que par la section 19 de l'acte qui la constitue en corporation, la compagnie a toutefois le droit—sauf l'approbation du gouvernement—de " prendre pour son usage une plus grande étendue de terrains, publics ou privés, pour les stations, dépôts, ateliers, voies de garages, quais, havres, et pour la voie et l'érection de clôtures paraneige, que celle mentionnée dans l'Acte refondu des chemins de fer, 1879."

Que le 26 du mois dernier, l'ingénieur en chef a déclaré que la largeur de 200 pieds n'est pas plus qu'il n'est prudent de prendre pour le droit de passage dans un pays exposé à des amoncellements de neige, et de plus que la superficie demandée pour les fins du terminus à Prince-Arthur's-Landing ne dépasse pas ce qui serait nécessaire à un pareil port d'embarquement.

Le soussigné recommande qu'il soit permis à la compagnie de prendre par voie d'expropriation l'étendue supplémentaire de terrain en sus et au delà de l'étendue autorisée par l'acte refondu des chemins de fer, dans tous les cas compris dans les dits plan et livre de renvoi.

Respectueusement soumis,

J. H. POPE, *ministre par intérim des chemins de fer et canaux.*

(Mémoire). OTTAWA, 18 novembre 1882.

Le soussigné a l'honneur de représenter :—

Que le 9 du mois dernier, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a soumis des plans et livres de renvoi, dûment signés le 31 août dernier, sur lesquels est indiquée en détail l'étendue de terre que la compagnie désire obtenir pour les fins énoncées dans sa lettre, et nommément " pour la construction de la partie de la lignemère du chemin de fer canadien du Pacifique qui s'étend depuis le village de Prince-Arthur's Landing jusqu'à la Rivière-du-Courant, ainsi que pour les fins du terminus à Prince-Arthur's-Landing.

Que la largeur de la ligne, à part le terrain nécessaire au terminus, est indiquée comme étant de 200 pieds—largeur qui est considérablement dépassée dans les limites du village.

Que cette largeur dépasse les limites auxquelles le droit d'expropriation est restreint par la section 9 de " l'Acte refondu des chemins de fer de 1879,"—telles limites étant de 33 verges pour les portions ordinaires de la ligne, et de 250 verges en longueur sur 150 en largeur pour les emplacements de stations et de dépôts, et le droit d'accès aux grèves publiques ou aux terrains inondés étant pareillement limité.

Que par la section 19 de l'acte qui la constitue en corporation, la compagnie a néanmoins le droit—sauf l'approbation du gouvernement—de prendre pour son usage une plus grande étendue de terrains, publics ou privés, pour les stations, dépôts, ateliers, édifices, voies de garage, quais, traverses, et pour la voie et l'érection de clôtures paraneige, que celle mentionnée dans l'*Acte refondu des chemins de fer* 1879.

Que le 26 du mois dernier, l'ingénieur en chef a déclaré que la largeur de 200 pieds n'est pas plus qu'il n'est prudent de prendre pour le droit de passage dans un pays exposé à des amoncellements de neige ; et de plus que la superficie demandée pour les fins du terminus à Prince-Arthur's-Landing ne dépasse pas ce qui serait nécessaire à un pareil port d'embarquement.

Qu'une portion des terrains que la compagnie désire acquérir se compose partie de terrain public, partie de terrain privé, et partie de grève ou de terrains inondés.

Que par la section 10 le gouvernement est tenu de " concéder à la compagnie le terrain dont elle aura besoin pour la voie du chemin de fer, les gares et stations et leurs dépendances, les ateliers, les bassins et abords aux termini sur les eaux navigables, les édifices, cours et autres dépendances nécessaires à la construction et à l'exploitation efficaces du chemin de fer, en tant que ces terrains seront la propriété du gouvernement "—les mots " le gouvernement " étant définis par la première clause du contrat comme devant signifier " le gouvernement du Canada."

Que le gouvernement ne possédant pas de terrains publics dans cette partie du territoire, vu que la couronne y est représentée par le gouvernement de la province d'Ontario, il lui est en conséquence impossible de concéder les terrains en question.

Que pour ce qui est de la grève et du terrain inondé dont demande a été faite, il n'y a pas encore de décision à l'effet de définir les droits des gouvernements provincial et fédéral, et, par conséquent, ce dernier ne peut rien concéder avant telle décision.

Toutefois, le soussigné, reconnaissant que les demandes de la compagnie sont raisonnables, et qu'il y a lieu d'y obtempérer en tant qu'il est possible de le faire, recommande qu'il soit permis à la dite compagnie de prendre, par voie d'expropriation, pour les fins de la voie et du terminus à Prince-Arthur's-Landing, et de là en allant vers l'est jusqu'à la Rivière-du-Courant, comme suit, savoir: depuis McVicar's-Creek, en allant vers l'est jusqu'à la Rivière-du-Courant, la largeur de 200 pieds indiquée sur le plan ; et qu'à partir de McVicar's-Creek, dans une direction ouest et au sud de la rue Water, jusqu'au point où, ainsi qu'indiqué sur le dit plan, la rue Water se dirige vers le nord, c'est-à-dire au point de raccordement le plus à l'ouest du prolongement du quai de la Cie de la Baie-du-Tonnerre et F. et E. avec la rue Water, la compagnie ne devrait prendre rien de plus par voie d'expropriation que ce qu'elle peut avoir le droit d'obtenir de cette manière en vertu de "l'Acte refondu des chemins de fer, 1879," réservant aux propriétaires de lots aboutissant aux eaux de la baie du Tonnerre, ainsi qu'aux habitants du village en général, un accès raisonnable aux eaux de la baie, et la compagnie fournissant des passages à niveau et autres facilités propres à assurer cet accès.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER,
Ministre des chemins de fer et canaux.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Honneur le délégué de Son Excellence le gouverneur général en conseil, le* 12 *décembre* 1882.

Vu le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, en date du 18 novembre 1882, exposant :

Que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a soumis des plans et livres de renvoi, dûment signés le 31 août dernier, sur lesquels est indiquée en détail l'étendue de terre que la compagnie désire obtenir pour les fins énoncées dans sa lettre, et nommément : "pour la construction de la partie de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique qui s'étend depuis le village de Prince-Arthur's-Landing jusqu'à la Rivière-du-Courant, ainsi que pour les fins du terminus à Prince-Arthur's-Landing ;"

Que la largeur de la ligne—dont la longueur est d'environ deux milles,—à part le terrain nécessaire au terminus, est indiquée comme étant de 200 pieds—largeur qui est considérablement dépassée dans les limites du village; et que cette largeur dépasse les limites auxquelles le droit d'expropriation est restreint par la section 9 de "l'Acte refondu des chemins de fer, 1879;"

Que par la section 19 de l'acte qui la constitue en corporation la compagnie a néanmoins le droit—sauf l'approbation du gouvernement—" de prendre pour son usage une plus grande étendue de terrains, publics ou privés, pour les stations, dépôts, ateliers, édifices, voies latérales, quais, havres, et pour la voie et l'érection de clôtures neige, que celle mentionnée dans "l'Acte refondu des chemins de fer, 1879" ;

Que le 26 octobre dernier, l'ingénieur en chef a déclaré que la largeur de 200 pieds n'est pas plus qu'il n'est prudent de prendre pour le droit de passage dans un pays exposé à des amoncellements de neige ; et de plus que la superficie demandée pour les fins du terminus à Prince-Arthur's-Landing ne dépasse pas ce qui serait nécessaire à un pareil port d'embarquement;

Qu'une portion des terrains que la compagnie désire acquérir se compose partie de terrain public, partie de terrain privé, et partie de grèves ou de terrains inondés ;

Que le gouvernement ne possédant pas de terrains publics dans cette partie du territoire—vu que la couronne y est représentée par le gouvernement de la province d'Ontario—il lui est en conséquence impossible de concéder les terrains en question; et que pour ce qui est de la grève et du terrain inondé dont demande a été faite, il n'y a pas encore eu de décision à l'effet de définir les droits des gouvernements pro-

vincial et fédéral, et que, par conséquent, ce dernier ne peut rien concéder avant telle décision ;

Que le ministre, reconnaissant que les demandes de la compagnie sont raisonnables et qu'il y a lieu d'y obtempérer en tant qu'il est possible de le faire, recommande, sur l'avis du ministre de la justice, dont le rapport en date du 8 novembre courant se trouve ci-joint, qu'il soit permis à la compagnie de prendre, par voie d'expropriation, pour les fins de la voie et du terminus à Prince-Arthur's-Langing, et de là en allant vers l'est jusqu'à la Rivière-du-Courant, comme suit, savoir :—depuis McVicar's-Creek, en allant vers l'est, jusqu'à la Rivière-du-Courant, la largeur de 200 pieds indiquée sur le plan ; et qu'à partir de McVicar's-Creek, dans une direction ouest et au sud de la rue Water, jusqu'au point où, ainsi qu'indiqué sur le dit plan, la rue Water se dirige vers le nord, c'est-à-dire au point de raccordement, le plus à l'ouest du prolongement du quai de la Compagnie de la Baie-du-Tonnerre et F. et E. avec la rue Water, la compagnie ne prendra rien de plus, par voie d'expropriation, que ce qu'elle peut avoir le droit d'obtenir de cette manière en vertu de " l'Acte refondu des chemins de fer, 1879," réservant aux propriétaires de lots aboutissant aux eaux de la baie du Tonnerre, ainsi qu'aux habitants du village en général, un accès raisonnable aux eaux de la baie, la compagnie fournissant des passages à niveau et autres facilités propres à assurer cet accès.

Le comité approuve la recommandation ci-dessus et la soumet à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE.

DEMANDE DE TERRES SUR LA SECTION EST, DEPUIS CALLANDER EN ALLANT DANS UNE DIRECTION OUEST.—62 MILLES.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 26 octobre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les plans et profils avec livres de renvoi, en triplicata, des terrains nécessaires pour la construction de cette partie de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique, qui s'étend depuis Callander vers l'ouest jusqu'à l'angle nord-est du township n° 22,—distance de 62 milles.

Les plans indiquent aussi les terrains additionnels nécessaires pour les voies de garage et les emplacements de stations au 20e, 42e et 53e milles. On s'attend à ce que de grandes quantités de bois équarri seront dirigées, par le lac et la rivière, sur le premier et le dernier de ces points, pour être transportées par chemin de fer.

La ligne, sur une partie de la distance, passe à travers la réserve des sauva sur la rive nord du lac Nipissingue. Le reste des terres destinées à être occupées n'a pas encore été concédé.

Ces documents devront servir aux fins de l'enregistrement, en vue de l'expropria tion, et demandent l'approbation du gouverneur général en conseil ainsi que la signature du ministre ou du sous-ministre. Une copie en devra être gardée dans votre département, et vous voudrez bien me renvoyer les deux autres.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

A. P. BRADLEY, écr., secrétaire, chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 5 juin 1883.

MONSIEUR,—Relativement à votre lettre du 26 octobre 1882, transmettant les [illegible]s et profils avec livres de renvoi, en triplicata, des terrains nécessaires pour la [illegible]truction de la partie de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique qui [illegible]nd depuis Callander vers l'ouest jusqu'à l'angle nord-est du township n° 22—dis-[illegible] de 62 milles—ces plans indiquent aussi les terrains additionnels nécessaires [illegible]r les voies de garage et les emplacements de stations aux 20e, 42e et 53e milles.

J'ai reçu ordre de répondre que l'ingénieur en chef fait le rapport suivant au sujet des terrains requis pour les voies de garage et les emplacements de stations sur les points désignés, savoir :—

Que l'on ne considère pas comme raisonnable qu'une étendue de terrains comme celle indiquée sur le plan soit exigée pour de telles fins, et il est en conséquence à désirer qu'il soit fourni à ce département des plans indiquant la grandeur ordinairement prise pour l'emplacement de ces stations intermédiaires.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, *secrétaire.*

C. Drinkwater, écr., secrétaire de la Cie du C. C. P.

Mémoire. Ottawa, 24 janvier 1883.

Le soussigné a l'honneur de représenter que par un arrêté du conseil rendu le 17 avril dernier, un certain tracé de la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, à l'ouest de Callander, a été approuvé par le gouverneur.

Qu'à la date du 26 octobre, la compagnie a soumis les plans indiquant les terrains nécessaires pour des fins de construction depuis Callander jusqu'à l'angle nord-est du township n° 22—distance de 62 milles—et que sur certains points de ce parcours, savoir, aux 20e, 42e et 53e milles, ces plans font voir que la compagnie a marqué pour ses stations, voies de garage, etc , des étendues de terrain qui excèdent de beaucoup celle à laquelle le droit d'expropriation est restreint par la section 9 de " l'Acte refondu des chemins de fer, 1879."

Que l'ingénieur en chef ayant, à la date du 13 du mois dernier, exprimé l'opinion qu'il n'est pas raisonnable qu'une pareille étendue de terre soit prise, le soussigné, partageant cet avis, ne saurait conseiller au gouvernement de se rendre aux désirs de la compagnie à cet égard. Néanmoins, il recommande qu'il lui soit permis de prendre par voie d'expropriation aux endroits désignés, les étendues de terrain prescrites dans la section de l'acte refondu des chemins de fer qui a trait aux emplacements de stations et de voies de garage.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER, *ministre des chemins de fer et canaux.*

Rapport *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence l'administrateur du gouvernement en conseil, le* 29 *janvier* 1883.

Vu le mémoire en date du 24 janvier 1883, du ministre des chemins de fer et canaux, exposant :

Que par un arrêté du conseil rendu le 17 avril dernier, un certain tracé de la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, à l'ouest de Callander, a été approuvé par le gouverneur ;

Qu'à la date du 26 octobre, la compagnie a soumis des plans indiquant les terrains nécessaires pour des fins de construction depuis Callander jusqu'à l'angle nord-est du township n° 22—distance de 62 milles—et que sur certains points de ce parcours, savoir aux 20e, 42e et 53e milles, ces plans font voir que la compagnie a marqué pour ces stations, voies de garage, etc., des étendues de terrain qui excèdent de beaucoup celle à laquelle le droit d'expropriation est restreint par la section 9 de " l'Acte refondu des chemins de fer, 1879";

Que l'ingénieur en chef ayant, à la date du 13 du mois dernier, exprimé l'opinion qu'il n'est pas raisonnable qu'une pareille étendue de terre soit prise, le ministre, partageant cet avis, ne saurait conseiller au gouvernement de se rendre aux désirs de la compagnie à cet égard, mais qu'il recommande que permission soit donnée à cette dernière de prendre par voie d'expropriation, aux endroits désignés, les étendues de terrain prescrites dans la section de l'acte refondu des chemins de fer qui a trait aux emplacements de stations et de voies de garage.

Le comité soumet cette recommandation à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE.

A l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

CORRESPONDANCE, ETC., RELATIVE AUX PAIEMENTS ET À COMPTE DE LA SUBVENTION ET DES AVANCES SUR RAILS.

Re *Subvention, section du Centre, pour* 108 *milles, depuis Portage-la-Prairie, en allant vers l'ouest, et* 53½ *milles, depuis Winnipeg jusqu'à Portage-la-Prairie,—faisant en tout* 161½ *milles.*

MONTRÉAL, 25 novembre, 1881.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus, par ordre du conseil des directeurs de cette compagnie, un certificat du surintendant général chargé de la construction dans le Nord-Ouest, constatant qu'il a été construit depuis Portage-la-Prairie, en allant dans une direction ouest, 108 milles de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique.

J'ai transmis avec ma lettre du 5 courant un certificat semblable, couvrant une distance de 88 milles, dans une direction ouest, à partir de Portage-la-Prairie. Le certificat aujourd'hui transmis comprend par conséquent les 88 milles ci-dessus, ce qui laisse une balance de vingt milles pour la construction desquels il n'a pas encore été délivré de certificat.

J'ai reçu instruction de vous informer que les 20 milles de chemin de fer susdits, faisant partie de la section du centre telle que décrite dans la clause 8 de la charte de la compagnie, ont été achevés de manière à permettre à des trains réguliers d'y circuler, et qu'ils sont pourvus de l'équipement nécessaire pour le trafic; et je prends la liberté de demander respectueusement que les subventions en argent et les concessions de terre applicables à ces 20 milles soient payées et accordées à la compagnie comme suit:—En argent, $200,000; en terres, 250,000 acres.

Et à l'égard des terres en tant qu'acquises à raison des 20 milles susdits, j'ai reçu instruction de répéter respectueusement ce que je suggérais dans ma lettre du 4 courant, savoir: que les terres devant être concédées à la compagnie soient choisies d'entre les sections portant des numéros impairs, propres à la colonisation, situées dans les limites de la zone de 24 milles de chaque côté de la ligne-mère du chemin de fer et de l'embranchement de Winnipeg et de la Montagne de Pembina, en commençant par celles se trouvant le plus près du point de départ de la section du Centre à Winnipeg, et qui n'ont pas encore été réservées pour la compagnie ou dont il n'a pas été autrement disposé.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

L'honorable secrétaire d'Etat.

Les présentes sont à l'effet d'attester qu'il a été construit, depuis la ville de Portage-la-Prairie, en allant dans une direction ouest, cent huit milles du chemin de fer dont l'exécntion a été entreprise ainsi qu'énoncée dans l'annexe de l'acte qui constitue en corporation la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Que les dits 108 milles de chemin de fer ont été achevés de manière à permettre d'y faire circuler des trains réguliers, et qu'ils ont l'équipement nécessaire au trafic.

Donné sous mon seing ce dix-septième jour de novembre A. D. 1881.

A. B. STICKNEY, *surintendant général de la division Ouest du C. C. P.*

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 4 janvier, 1882.

MONSIEUR,—Suivant les instructions que j'ai reçues du conseil des directeurs de cette compagnie, j'ai l'honneur de vous informer qu'en sus du nombre de milles pour lequel la subvention a déjà été demandée, il a été construit depuis la cité de Winnipeg, dans une direction ouest, vers Portage-la-Prairie, 53½ milles de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique, et que ces 53½ milles de chemin de fer faisant partie de la section du Centre telle que décrite dans la clause 8 de la charte de la compagnie, ont été complétés de manière à permettre d'y faire circuler des trains réguliers, et qu'ils sont pourvus de l'équipement nécessaire au trafic. Et je dois

demander respectueusement que la subvention en argent et la concession de terres applicables à ces 53½ milles soient payées et accordées à la compagnie ainsi qu'il suit, savoir :—

$535,000 en argent, et 668,750 acres de terres.

Nous avons déjà demandé, pour 108 milles de chemin, $1,080,000 en argent et 1,350,000 acres de terres qui n'ont pas encore été payées ni accordés.

La subvention totale par conséquent actuellement due, et dont j'ai l'honneur de faire la demande, s'élève à $1,615,000 en argent et à 2,018,750 acres de terres.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

L'honorable sir CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 5 janvier 1882.

MONSIEUR,—La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ayant, par l'entremise de son secrétaire, M. Drinkwater, et à la date du 2 et du 4 courant demandé le paiement de la subvention pour 108 milles et 53½ milles de chemin respectivement—ce qui fait un total de 161½ milles, s'étendant depuis Winnipeg jusqu'à un point situé environ 31 milles à l'ouest de Brandon, j'ai l'honneur de faire rapport (vu que ces demandes m'ont été soumises) que cette section de chemin est assez avancée pour permettre d'y faire circuler des trains réguliers, et qu'elle est pourvue de l'équipement nécessaire au trafic.

La compagnie a par conséquent droit à la subvention applicable à cette section jusqu'à concurrence des montants suivants, savoir :—

Subvention en argent, $1,610,000 ; concession de terres, 2,012,500 acres,—moins un cinquième à retenir comme garantie, ce qui laisse une balance de 1,610,000 acres à laquelle la compagnie a droit.

Toutefois, la compagnie a à son débit des travaux faits à l'ouest de la rivière Rouge, au montant de $1,323,255 38,—partie de cette somme étant pour des rails et des attaches à elle cédés en vertu de la 16e clause du contrat, et dont la valeur s'élève à environ $280,736.09. Cette somme porte intérêt jusqu'à ce qu'elle soit payée, et je suggérerais en conséquence que la demande de la compagnie à l'effet d'obtenir la permission de payer la dite somme par versements soit accueillie en tant que cela se trouve concerné. La balance du compte contre la compagnie est pour travaux exécutés à l'ouest de la rivière Rouge, pour matériel roulant, outillage, fret en route ou en entrepôt, se montant à $1,042,519.29. A mon avis, cette dernière somme au moins devrait être portée au débit de la subvention actuellement acquise, et dans ce cas la compagnie aura droit à :

Une subvention en argent, de	$1,610,000
Moins compte ainsi que ci-dessus	1,042,520
	$ 567,480

Et à une concession de 1,610,000 acres de terres,

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER, *ingénieur en chef du C.C.P.*

F. BRAUN, écr., secrétaire, chemins de fer et canaux.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 18 janvier 1882.

Nature des travaux ; subvention en argent ; n° du contrat ; Cie C.C.P.

Situation topographique des travaux—à l'ouest de la rivière Rouge.

Nom des entrepreneurs—compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Date du contrat—21 octobre 1880.

Evaluation des travaux faits et matériaux fournis depuis le commencement des opérations en vertu de ce contrat jusqu'au 1er janvier 1882.

Les travaux dont suit une estimation sont exécutés par autorité du département des chemins de fer et canaux, à l'entreprise, en vertu d'un contrat portant le numéro et la date ci-dessus, et aussi en vertu de la lettre n° 27816.

Valeur totale des travaux faits et des matériaux fournis jusqu'au 1er janvier 1882 :—

161 milles, à $10,000 par mille		$1,610,000 00
Moins travaux exécutés sur les premiers 100 milles :		
A l'ouest de la rivière Rouge	$760,604 71	
Outillage, matériel roulant, etc., cédés...	240,614 49	
Fret en transit et en entrepôt le 1er mai 1881 (trafic)	41,300 09	
		1,042,519 29
Montant dû suivant A.C. du 9 janvier 1882		$ 567,480 71

Ce qui précède est une évaluation exacte, préparée d'après les rapports transmis par James Dickie et autres. Les quantités ainsi fournies ont été calculées aux prix du contrat, ou d'après les taux spécialement autorisés par les lettres administratives ci-dessus mentionnées.

THOMAS R. BURPÉ.

J'ai examiné le rapport sur lequel est basé cette évaluation ; j'ai aussi vérifié les calculs, et je suis convaincu que tous les travaux représentés comme faits ont été dûment autorisés par le département.

FRANCIS J. LYNCH, *préposé du bureau principal du C.P.C.*

Montant total certifié par ce contrat, $1,610,000. A déduire tous les paiements antérieurs.

COLLINGWOOD SCHREIBER, *ingénieur en chef.*

OTTAWA, 5 janvier 1882.

Mémoire.

Le soussigné a l'honneur d'exposer que le 2 et le 4 courant la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a, par l'entremise de son secrétaire, M. Drinkwater, demandé le paiement de la subvention pour 108 milles et 53½ milles de chemin, respectivement,—ce qui fait un total de 161½ milles s'étendant depuis Winnipeg jusqu'à un point situé à environ 31 milles de Brandon.

Que l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique attaché à ce département, rapporte que cette section de chemin est assez avancée pour permettre d'y faire circuler des trains réguliers, et qu'elle est pourvue de l'équipement nécessaire au trafic, et qu'en vertu de son contrat la compagnie a droit à la subvention applicable à cette section de 161½ milles de chemin, savoir :

A une subvention en argent de $1,610,000, et à une concession de 2,012,500 acres de terre,—moins un cinquième à retenir comme garantie, ce qui laisse une bance de 1,610,000 acres.

Que toutefois, l'ingénieur en chef rapporte que la compagnie a à son débit des travaux faits à l'ouest de la rivière Rouge, au montant de $1,323,255.38,—partie de cette somme étant pour des rails et des attaches cédés à la compagnie en vertu de la 10e clause de son contrat, et portant intérêt jusqu'à ce qu'elle soit payée.

Que la compagnie a demandé de n'être pas forcée de payer immédiatement en entier cette somme de $1,323,255.38, mais qu'il lui soit permis de la payer par versements, alléguant qu'elle a actuellement en route pour le Nord-Ouest 40,000 tonnes de rails d'acier, coûtant $1,700,000.

Que conformément à l'avis de l'ingénieur en chef, le soussigné recommande qu'il soit permis à la compagnie de payer par versements la somme susdite de $280,736.09 portant intérêt, mais que la balance du compte contre la dite compagnie pour travaux faits à l'ouest de la rivière Rouge, matériel roulant, outillage, fret en route et en

entrepôt, évalués en tout à $1,042,519.29, soit portée au débit de la subvention aujourd'hui acquise à la compagnie.

Que le cas échéant, la compagnie aurait droit à une subvention de $1,610,000,—moins la déduction ci-dessus, savoir: $1,042,519,29, ce qui laisse une balance de $567,480.71,—et à une concession de 1,610,000 acres de terre; et il recommande que pouvoir soit donné de prendre les mesures nécessaires pour transférer immédiatement cette subvention en argent et cette concession de terre à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER, *ministre des chemins de fer et canaux.*

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence l'administrateur du gouvernement en conseil, le* 9 *janvier* 1882.

Vu le mémoire en date du 5 janvier 1882, du ministre des chemins de fer et canaux exposant:

Que le 2 et le 4 courant, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a, par l'entremise de son secrétaire, M. Drinkwater, demandé le paiement de la subvention par 108 milles et 53½ milles de chemin respectivement,—ce qui fait un total de 161½ milles, s'étendant depuis Winnipeg jusqu'à un point situé à environ 31 milles de Brandon;

Que l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique attaché au département rapporte que cette section de chemin est assez avancée pour permettre d'y faire circuler des trains réguliers, et qu'elle est pourvue de l'équipement nécessaire au trafic; et qu'en vertu de son contrat la compagnie a droit à la subvention applicable à cette section de 161½ milles du chemin, savoir:

A une subvention en argent de $1,610,000, et à une concession de 2,012,500 acres de terre,—moins un cinquième à retenir comme garantie, ce qui laisse une balance de 1,610,000 acres;

Que l'ingénieur en chef rapporte toutefois que la compagnie a à son débit des travaux faits à l'ouest de la rivière Rouge, au montant de $1,323,255.38,—partie de cette somme, savoir, environ $280,736.09, étant pour des rails et des attaches cédés à la compagnie en vertu de la 10e clause de son contrat, et portant intérêt jusqu'à ce qu'elle soit payée;

Que de plus que la compagnie a demandé de ne pas être forcée de payer immédiatement en entier cette somme de $1,323,255.38, mais qu'il lui soit permis de la payer par versements, alléguant qu'elle a actuellement en route pour le Nord-Ouest 4,000 tonnes de rails d'acier coûtant $1,700,000;

Que le ministre recommande, conformément à l'avis de l'ingénieur en chef, qu'il soit permis à la compagnie de payer par versements la somme susdite de $280,736.09, portant intérêt, mais que la balance du compte contre la compagnie pour travaux faits à l'ouest de la rivière Rouge, matériel roulant, outillage, fret en route et en entrepôt, évalués en tout à $1,042,519.29, soit portée au débit de la subvention aujourd'hui acquise à la dite compagnie;

Que, le cas échéant, la compagnie aurait droit à une subvention de $1,610,000 en argent,—moins la déduction ci-dessus, savoir, $1,042,519.29,—ce qui laisse une balance de $567,480.71 (cinq cent soixante-sept mille quatre cent quatre-vingts piastres et soixante-onze cents), et à une concession de 1,610,000 (un million six cent dix mille) acres de terre; et qu'il recommande que pouvoir soit donné de prendre les mesures nécessaires pour transférer immédiatement cette subvention et cette concession de terres à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique;

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

Pour ampliation.

J. O. COTÉ, *G.C.P.*

Re AVANCE SUR RAILS, $187,500.

COMPAGNIEDU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, OTTAWA, 29 avril 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que la compagnie a accumulé et mis en dépôt les matériaux suivants au creek Plat (*Flat Creek*), sur la ligne-mère du chemin de fer, à l'ouest de Brandon, savoir:—

	Tonnes.
Rails d'acier	7,329
Carvelles	72
Eclisses	153
Boulons	92
Total	7,652

Dont la valeur, prix moyen, est de $52.50 par tonne, ce qui donne un total de $401,730.

Et j'ai donné instruction de demander respectueusement qu'ainsi que pourvu par le paragraphe 6 du contrat passé avec le gouvernement, il soit fait à la compagnie une avance des trois quarts de la valeur de ces matériaux, laquelle avance sera déduite de la subvention devant être payée à l'avenir à la compagnie en la manière prescrite dans la clause du contrat ci-dessus mentionnée.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

F. BRAUN, secrétaire, chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 8 mai 1882.

MONSIEUR,—La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique demande une avance de 75 pour cent sur les rails d'acier, etc., dont elle a fait provision à Winnipeg, en sus des 6,797 tonnes de rails et d'attaches qui ont été transférées en vertu du contrat et non encore payées, dont la quantité s'élève à 5,000 tonnes et auquel j'attribue la valeur suivante:—

Délivrés à Montréal	$32 50	
Transport jusqu'à Winnipeg	17 50	
		$50 00
5,000 tonnes à $50	$250,000	
75 pour cent	187,500	

La compagnie paraît avoir droit à ce dernier montant, d'après les dispositions du contrat.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER, *ingénieur en chef.*

F. BRAUN, secrétaire, chemins de fer et canaux.

Mémoire, OTTAWA, 8 mai 1882.

Le soussigné à l'honneur d'exposer:—

Que par le paragraphe 6 de la section 9 du contrat passé avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, il est prescrit que si en aucun temps la compagnie fait délivrer, sur la ligne ou près de la ligne du dit chemin de fer, des rails d'acier ou attaches destinés à la construction du dit chemin, mais en avance des besoins de cette construction, le gouvernement devra, sur la demande de la compagnie, lui avancer les trois quarts de la valeur qu'ils auront sur le lieu de la livraison,—sauf à dé

duire de la subvention qui devra être payée plus tard, lors du règlement pour chaque section de 20 milles de chemin de fer, la part proportionnelle du montant ainsi avancé correspondant avec la proportion de rails employés.

Que par une lettre en date du 29 du mois dernier, la compagnie a demandé une avance de 75 pour cent sur les rails, etc., qu'elle a actuellement à sa disposition sur la ligne-mère du chemin de fer, à l'ouest de Brandon.

Que le rapport de l'ingénieur en chef, en date du 8 courant, fait voir qu'en sus de la quantité de 6,797 tonnes de matériaux transférés en vertu du contrat et qui ne sont pas encore payés, il y en a en dépôt 5,000 autres tonnes auxquelles il attribue la valeur suivante, savoir, par tonnes délivrée.

A Montréal..	$32 50
Transport jusqu'à Winnipeg...........................	17 50
Ce qui donne par tonne un total de................	$50 00

La valeur présente des rails actuellement sur la ligne étant, par conséquent 5,000 tonnes à $50 = $250,000.

Dont les trois quarts égalent $187,500, auxquelles la compagnie a droit à titre d'avance.

Le soussigné recommande en conséquence que pouvoir soit donné d'accorder à la dite compagnie une avance de $187,500, qui devra plus tard être déduite de la subvention en la manière prescrite par la clause du contrat ci-dessus mentionnée.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER, *ministre des chemins de fer et canaux.*

Rapport *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur en conseil le* 8 *mai* 1882.

Vu le mémoire de l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, en date du 8 mai 1882, exposant:

Que par le paragraphe C de la section 9 du contrat passé avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, il est prescrit que si en aucun temps la compagnie fait délivrer, sur la ligne ou près de la ligne du dit chemin de fer, des rails d'acier et attaches destinés à la construction du dit chemin, mais en avance des besoins de cette construction, le gouvernement devra, sur la demande de la compagnie, lui avancer les trois quarts de la valeur qu'ils auront sur le lieu de la livraison,—sauf à déduire de la subvention qui devra être payée plus tard, lors du règlement pour chaque section de 20 milles de chemin de fer, la part proportionnelle du montant ainsi avancé, correspondant avec la proportion de rails employés;

Que par une lettre en date du 29 du mois dernier, la compagnie a demandé une avance de 75 pour cent sur les rails, etc., qu'elle a actuellement à sa disposition sur la ligne-mère du chemin de fer, à l'ouest de Brandon;

Que le rapport de l'ingénieur en chef, en date du 8 courant, fait voir qu'en sus de la quantité de 6,797 tonnes de matériaux transférés en vertu du contrat et qui ne sont pas encore payés, il y en a en dépôt 5,000 autres tonnes auxquelles il attribue la valeur suivante, savoir, par tonne délivrée:

A Montréal..	$ 32 50
Transport jusqu'à Winnipeg......................................	17 50
Ce qui donne par tonne un total de............................	$ 50 00

Que la valeur présente des rails actuellement sur la ligne étant par conséquent—5,000 tonnes à $50 = $250,000.

Dont les trois quarts égalent $187,500, auxquelles la compagnie a droit à titre d'avance, le ministre recommande en conséquence que pouvoir soit donné d'accorder à la dite compagnie une avance de $187,500 qui devra plus tard être déduite de la subvention en la manière prescrite par la clause du contrat ci-dessus mentionnée:

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

Pour ampliation, JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 10 mai 1882.

CHER MONSIEUR,—Lorsque j'ai eu le plaisir de vous voir il y a quelques jours au sujet d'une avance sur nos rails et autres matériaux, vous avez bien voulu suggérer que des avances pourraient être faites sur ces matérieux à mesure qu'ils entreraient dans la province du Manitoba, mais j'apprends de M. Schreiber aujourd'hui, par dépêches télégraphique, que vu l'avance accordée hier par un arrêté du conseil, sur une partie des rails empilée au Creek-Plat (*Flat Creek*), cette proposition ne sera pas accueillie. Néanmoins, les directeurs m'ont chargé de vous dire qu'ils espèrent que tel n'est pas le cas, que le gouvernement sera disposé à aider la compagnie en la manière prescrite par le contrat et conformément à son intention.

J'ai déjà eu l'honneur de faire remarquer que les grandes dépenses faites par la compagnie pendant l'hiver dernier pour l'achat de matériel roulant, de rails, de traverses et autres matériaux, afin de se trouver prête à pousser vigoureusement les travaux pendant la présente session, et se mettre en mesure de pouvoir faire beaucoup plus d'ouvrage qu'elle se soit jamais proposée d'en exécuter dans une même saison, ont énormément usé les ressources de la compagnie ; et, jusqu'à ce qu'ils soient en mesure de réclamer du gouvernement la subvention pour les travaux de la saison actuelle, les directeurs trouvent que ce dernier devrait les satisfaire sur la question des avances.

J'ai aussi l'honneur de faire remarquer que n'eussent été les embarras imprévus causés par de récentes inondations, que tout naturellement il n'était pas au pouvoir de la compagnie d'empêcher, il y aurait au Creek-Plat (*Flat Creek*) une quantité de rails et autres matériaux beaucoup plus considérable que celle qui s'y trouve actuellement.

Environ 20,000 tonnes de rails sont actuellement en route entre New-York et le Manitoba, et la plus grande partie en est rendue au nord de Saint-Paul. A raison de ces faits, j'ai reçu instruction de demander que l'affaire soit favorablement prise par vous en considération, et que des avances soient faites, ainsi que suggéré, sur les chargements de rails et autres matériaux à mesure qu'ils entreront dans la province.

La demnnde d'avance au sujet de laquelle on m'informe qu'un arrêté du conseil a été rendu hier pour $187,000, était basée sur la quantité de matériaux suivants déposés au Creek-Plat (*Flat Creek*), savoir :

	Tonneaux
Rails d'acier	7,329
Carvelles	78
Eclisses	153
Boulons	92
Total	7,652

La valeur de ces matériaux, à l'endroit où ils se trouvent, est calculée au prix moyen de $52.50 par tonne, et les directeurs considèrent qu'il ont le droit de demander sur cette valeur une avance de 75 pour cent en vertu du paragraphe 6 de la section 9 de la charte qui prescrit "qu'à certaines conditions le gouvernement devra avancer sur les matériaux, les trois quarts de la valeur qu'ils auront sur les lieux de la livraison."

Suivant l'interprétation des directeurs, cela s'entend de l'endroit où les matériaux sont mis en dépôt ; l'on m'informe cependant que le paiement ordonné hier n'est que pour 5,000 tonnes de matériaux, dont la valeur a été prisée à $50 au lieu de $52.50 par tonne.

Je n'ai pas encore su pourquoi l'avance n'a pas été faite sur la quantité entière, ainsi que demandé ni pourquoi le prix a été réduit. Je ne puis, en conséquence, qu'attirer votre attention sur la chose, et vous demander de vouloir bien examiner si le plein montant demandé ne devrait pas être payé.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

A sir CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 16 mai 1882.

MONSIEUR,—J'ai reçu ordre d'accuser réception de votre lettre du 10 courant, relativement à l'endroit où les rails destinés au chemin de fer canadien du Pacifique devraient être comptés, et concernant le point jusqu'auquel les avances devraient être faites sur ces rails.

En réponse, je dois dire que l'arrangement fait la dernière fois que vous êtes venu à Ottawa et dont vous parlez, à savoir, de faire compter les rails à Winnipeg à mesure qu'ils y passeraient, n'avait trait qu'à la difficulté en face de laquelle on se trouvait en faisant une avance sur les rails empilés au Creek-Plat, (*Flat Creek*).

On a en partie vaincu cette difficulté en prenant le nombre de rails déposés au Creek-Plat et eny ajoutant la quantité se trouvant sur la ligne abandonnée entre Stonewall et la jonction de la nouvelle ligne. De cela a été déduite la quantité de rails cédés à votre compagnie en vertu de la 10e clause de son contrat et encore impayés, ce qui laisse, en chiffres ronds, 5,000 tonnes sur lesquelles l'avance actuelle a été faite.

Dans ces circonstances, il n'a pas été jugé nécessaire de donner suite à l'arrangement proposé par vous, à l'effet de compter les rails à Winnipeg.

Je dois dire cependant que comme votre compagnie semble attacher de l'importance à cette question, des instructions ont été données pour que les rails soient comptés sur les wagons à mesure qu'ils passeront à Winnipeg, bien que l'on craigne que cet arrangement ne donne lieu à des erreurs et à des retards possibles dans leur mouvement.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

F. BRAUN, *secrétaire.*

A C. DRINKWATER, écr., secrétaire, C.C.P., Montréal.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 17 mai 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 16 courant, au sujet des avances à faire sur les rails importés dans le Manitoba par cette compagnie.

Aussi longtemps qu'on prendra toutes les précautions désirables pour ne pas se tromper en comptant ces rails, je ne vois pas que de pareilles erreurs puissent être commises, vu que le connaissement qui accompagne chaque wagon renferme tous les détails relatifs au poids ainsi qu'au nombre des rails, et que ceux-ci sont vérifiés par les officiers de la douane.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

A F. BRAUN, écr., secrétaire, chemins de fer et canaux.

POUVOIR DE PAYER LES SOMMES DUES A LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE A RAISON DE SUBVENTION, SUR LE CERTIFICAT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, JUSQU'À CE QU'IL EN SOIT AUTREMENT ORDONNÉ PAR LE MINISTRE OU LE MINISTRE INTÉRIMAIRE.

OTTAWA, 17 mai 1882.

Mémoire.

Le soussigné a l'honneur d'exposer :

Que d'après de récentes représentations faites par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, il paraît que cette compagnie a fait de grandes dépenses pendant l'hiver dernier afin de se trouver prête à pousser vigoureusement ses travaux, et de se mettre en mesure de pouvoir faire beaucoup plus d'ouvrage qu'elle se soit jamais proposée d'en exécuter dans une même saison ; et que cela a énormément usé ses ressources.

Que par la clause (*b*) du contrat passé avec le gouvernement, ce dernier est tenu de payer à la compagnie la subvention à elle devenant due à l'achèvement de chaque portion de 20 milles de chemin de fer.

Que vu les circonstances exposées par la compagnie, il semble grandement désirable qu'aussi peu de retard que possible soit apporté au paiement des deniers qui peuvent devenir dus à la dite compagnie en vertu de son contrat.

Le soussigné recommande en conséquence que pouvoir soit donné au ministre, ou au ministre par intérim du département des chemins de fer et canaux—jusqu'à ce qu'il en soit autrement ordonné,—de payer toutes les sommes de deniers qui, d'après le certificat de l'ingénieur en chef du chemin de fer Canadien du Pacifique, paraîtront dues à la compagnie comme partie de la subvention à laquelle elle aura droit en vertu de son contrat.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER, *ministre des chemins de fer et canaux.*

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le* 19 *mai* 1882.

Vu le mémoire en date du 17 mai 1882, du ministre des chemins de fer et canaux, exposant :—

Que d'après de récentes représentations faites à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, il paraît que cette compagnie a fait de grandes dépenses pendant l'hiver dernier afin de se trouver prête à pousser vigoureusement ses travaux et de se mettre en mesure de pouvoir faire beaucoup plus d'ouvrage qu'elle ne se soit jamais proposée d'en exécuter dans une même saison ; et que cela a énormément usé ses ressources ;

Que par la clause (*b*) du contrat passé avec le gouvernement ce dernier est tenu de payer à la compagnie la subvention à elle devenant due à l'achèvement de chaque portion de 20 milles de chemin de fer ;

Que vu les circonstances exposées par la compagnie, il semble grandement désirable qu'aussi peu de retard possible soit apporté au paiement des deniers qui peuvent devenir dus à la dite compagnie en vertu de son contrat ;

Et que le ministre recommande en conséquence que pouvoir soit donné au ministre, ou au ministre par intérim du département des chemins de fer et canaux,—jusqu'à ce qu'il en soit autrement ordonné,—de payer toutes les sommes de deniers qui, d'après le certificat de l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique, paraîtront dues à la compagnie comme partie de la subvention à laquelle elle aura droit en vertu de son contrat :

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

Pour ampliation,

JOHN J. McGEE, G.C.P. par intérim.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 30 mai 1882.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous transmettre copie de l'arrêté du conseil en date du 19 courant, autorisant le ministre ou le ministre par intérim de ce département à payer—jusqu'à ce qu'il en soit ordonné autrement—toutes les sommes de deniers qui, d'après le certificat de l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique, paraîtront dues à la compagnie comme partie de la subvention à laquelle elle aura droit en vertu de son contrat.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

F. BRAUN, *secrétaire.*

COLLINGWOOD SCHREIBER, écr., ingénieur en chef du C. C. P.

PERMISSION DE DIFFÉRER PENDANT UN CERTAIN TEMPS LE PAIEMENT DE LA DÉDUCTION DE $500,000 TELLE QUE FAITE PAR ARRÊTÉ DU CONSEIL N° 27816.

(Pour ce qui est du remboursement de cette déduction, *voir* sujet n° 33).

MONTRÉAL, 17 mai 1882.

MONSIEUR,—Le 4 janvier dernier, j'eus l'honneur de demander le paiement de la subvention pour 161½ milles de chemin construit, formant partie de la section du Centre du Pacifique. Le montant payable —au taux de $10,000 par mille—était de $1,615,000. Le conseil rendit subséquemment un arrêté autorisant le paiement de $1,610,000 pour 161 milles, déduction faite toutefois de $1,042,519.29 pour le coût des cent premiers milles de l'ancienne ligne à l'ouest de Winnipeg, et la valeur de certain matériel roulant, etc., cédé à la compagnie, ce qui laissait une balance de $567,480.71 qui fut payée à cette dernière. Il fut convenu que les items composant la dite somme de $1,042,519.29 devaient être considérés comme non définitivement réglés en attendant l'examen des comptes. Comme la situation est toujours la même par rapport à ces comptes (aucune occasion ne s'étant encore présentée de faire cet examen), et vu que la chose doit nécessairement éprouver encore du retard avant qu'on puisse s'en occuper, les directeurs m'ont chargé de demander si, dans les circonstances, le gouvernement ne consentirait pas à ce que ce montant soit retenu, ou à ce qu'une partie en soit maintenant payée à la compagnie, sauf à porter au compte de la section du Centre du dit chemin de fer canadien du Pacifique, tel montant ou autre somme dont la dite compagnie pourra se trouver définitivement redevable et qui sera remboursée par elle à même la subvention, en telles proportions qui pourront être fixées.

Les directeurs trouvent qu'ils peuvent raisonnablement demander cette attention de la part du gouvernement, vu les énormes dépenses qu'elle a dû faire depuis la fin des opérations de l'année dernière pour se préparer aux immenses travaux qui devront être entrepris pendant la saison actuelle.

En insistant pour que le gouvernement accueille favorablement cette demande, je dois faire remarquer que l'aide sollicitée est devenue d'autant plus nécessaire que la compagnie a eu à souffrir des récentes inondations causées par le débordement de l'Assiniboine et de la rivière Rouge. Ces inondations ont interrompu les travaux de construction et sérieusement endommagé, en plusieurs endroits, la chaussée du chemin de fer.

Ces dommages entraîneront la compagnie dans de fortes dépenses imprévues, et n'eût été le retard ainsi occasionné, elle aurait achevé des travaux pour lesquels une subvention considérable aurait pu être réclamée avant aujourd'hui.

J'ai l'honneur de vous prier respectueusement d'accorder votre bienveillante attention à cette demande de la compagnie.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

L'honorable sir CHARLES TUPPER,
Ministre des chemins de fer et canaux.

Mémoire. OTTAWA, 22 mai 1882.

Le soussigné a l'honneur d'exposer :

Que lorsque la somme de $1,610,000 a été payée en vertu du contrat passé avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour 161 milles de chemin achevé, celle de $1,042,519.29 a été déduite pour du matériel roulant, etc., cédé en vertu du dit contrat.

Que par suite d'inondations, la compagnie dit qu'elle n'a pu achever la voie dans le délai qu'elle s'était prescrit ; et comme ses dépenses actuelles sont très grandes, et qu'il est de la plus haute importance que les travaux de construction ne souffrent aucun retard, le soussigné recommande que la somme de $500,000 (cinq cent mille piastres) sur le montant porté dans le compte en question soit déduite des paiements futurs à mesure qu'ils pourront devenir dus et tel qu'enjoint par le gouvernment ; et

que cette somme de $500,000 ainsi déduite soit en même temps remise à la compagnie.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER,
Ministre des chemins de fer et canaux.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 23 *mai* 1882.

Vu le mémoire en date du 22 mai 1882, du ministre des chemins de fer et canaux, exposant :

Que lorsque la somme de $1,610,000 a été payée en vertu du contrat passé avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour 161 milles de chemin achevé, celle de $1,042,519.29 a été déduite pour du matériel roulant, etc.; cédé en vertu du dit contrat.

Que la compagnie dit que par suite d'inondations elle n'a pu achever la voie dans le délai qu'elle s'était prescrit ;

Et que comme les dépenses actuelles de la compagnie sont très fortes, et qu'il est de la plus haute importance que les travaux de construction ne souffrent aucun retard, le ministre recommande que la somme de $500,000 sur le montant porté dans le compte en question soit déduite des paiements futurs à mesure qu'ils pourront devenir dus et tel qu'enjoint par le gouvernement, et que cette somme de $500,000 ainsi déduite soit en même temps remise à la compagnie.

Le comité soumet la recommandation qui précède à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

SECTION DU CENTRE.—*Subvention.—Evaluation n° 2 allant jusqu'au 8 juin.*

Première évaluation	161 milles.
Evaluation additionnelle	40 "
Distance totale	201 "

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 8 juin 1882.

Nature des travaux ; subvention en argent ; n° du contrat, cie C. C. P. ;
Situation topographique des travaux— à l'ouest de la rivière Rouge.
Nom des entrepreneurs—la compagnie du C. C. P.
Date du contrat—21 oct. 1882.

Evaluation des travaux faits et matériaux fournis depuis le commencement des opérations en vertu de ce contrat jusqu'au 8 juin 1882.

Les travaux dont suit une évaluation sont exécutés par autorité du département des chemins de fer et canaux, en vertu d'un contrat numéroté et daté ainsi que ci-dessus, et aussi en vertu des lettres nos 28816 et 28944.

Valeur totale des travaux faits et matériaux fournis jusqu'au 8 janvier 1882 :—

Moins retenue de 10 pour cent, 201 milles à $10,000 par mille	$2,010,000 00
Moins déductions ainsi que par évaluation n° 1, sauf rectification	$1,042,519 29
	$967,480 71

Ce qui précède est une évaluation correcte préparée d'après le rapport transmis par James Dickey et autres. Les quantités ainsi fournies ont été calculées avec soin d'après les prix du contrat, ou d'après ceux spécialement autorisés par les lettres administratives ci-dessus mentionnées.

J. R. CHAMBERLAIN.

J'ai examiné le rapport sur lequel est basée l'évaluation ci-dessus ; j'ai vérifié les calculs et je suis convaincu que tous les travaux représentés comme faits ont été dûment autorisés par le ministère.

FRANCIS J. LYNCH, préposé du bureau principal du C. C. P.

Montant total pour lequel des certificats ont été délivrés jusqu'à ce jour,—$2,010,000. A déduire tous les paiements antérieurs.

COLLINGWOOD SCHREIBER, *ingénieur en chef.*

OTTAWA, 10 juin 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que le 8 courant l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique a délivré un certificat constatant que la compagnie a achevé 40 milles de chemin pour lesquels la subvention à elle acquise en vertu de son contrat devrait être payée ainsi que prescrit par l'arrêté du conseil du 19 courant,—ce qui fait un total de 201 milles de chemin maintenant terminés. A $10,000 par mille, la compagnie a donc droit de toucher la somme de $400,000.

De plus, son contrat lui donne droit pour cette longueur de chemin achevé, à une concession de 12,500 acres de terre par mille, soit un total de 500,000 acres pour les quarante milles en question—moins un cinquième, ainsi que stipulé par le contrat. Elle a aussi droit au produit des obligations garanties par ses concessions de terres, conformément aux dispositions de l'acte.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, *secrétaire.*

A J. L. MCDOUGALL, écr., auditeur général.

SECTION DU CENTRE.

Subvention.—Evaluation n° 3.

Evaluation précédente	201	milles.
" actuelle	20	"
Distance totale	221	"

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 22 juin 1882.

Nature des travaux; subvention en argent; n° du contrat; compagnie C. C. P.
Situation topographique des travaux—à l'ouest de la rivière Rouge.
Nom des entrepreneurs—la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.
Date du contrat—21 octobre 1880.

Evaluation des travaux faits et des matériaux fournis depuis le commencement des opérations, en vertu de ce contrat, jusqu'au 17 juin 1882.

Les travaux dont suit l'évaluation se font par autorité du ministère des chemins de fer et canaux, en vertu du contrat numéroté et daté ainsi que ci-dessus ; et aussi en vertu des lettres nos 27816 et 28944.

Valeur totale des travaux faits et matériaux fournis jusqu'au 17 juin :

221 milles à $10,000		$2,210,000 00
Moins déductions pour matériel accepté par la compagnie tel que par évaluation n° 1, sauf rectification	$1,042,519 29	
Moins montant dont la déduction est différée par A. C. du 23 mai 1882	500,000 00	
		542,519 29
		$1,667,480 71

27—4

Concession de terre:

221 milles à 12,500 acres par mille	$2,762,000	acres
Moins un cinquième.........	552,500	"
	2,210,000	"

Ce qui précède est une évaluation correcte, préparée d'après les rapports transmis par James Dickey et autres. Les quantités ainsi fournies ont été calculées aux prix du contrat, ou à des prix autorisés par les lettres administratives ci-dessus mentionnées.

J. R. CHAMBERLAIN.

J'ai examiné le rapport sur lequel est basée la présente évaluation; j'ai aussi vérifié les calculs et je suis convaincu que les travaux représentés comme faits ont été dûment autorisés par le département.

FRANCIS J. LYNCH, *préposé du bureau principal du C. C. P.*

Montant total pour lequel des certificats ont été délivrés jusqu'à ce jour,—$1,667,48. 71. A déduire tous les paiements antérieurs.

COLLINGWOOD SCHREIBER, *ingénieur en chef.*

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 22 juin 1882.

MONSIEUR,—Le sous-ministre ayant demandé—lorsque j'ai délivré mon certificat à l'effet de faire payer la subvention du chemin de fer canadien du Pacifique—si j'avais déduit les rails employés pour la voie et sur lesquels une avance a été faite, j'ai l'honneur de vous informer qu'en outre des rails posés et de ceux sur lesquels des avances ont été faites, la compagnie en a délivré sur les lieux 2,802 tonnes.

EN DÉPÔT.

Rails sur lesquels des avances ont été faites..........	5,331	tonnes.
Rails sur lesquels il n'a pas été fait d'avance	2,802	"
Rails cédés à la compagnie en vertu du contrat, paiement différé...	6,797	"

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINWOOD SCHREIBER.

A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 23 juin 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que le 23 courant l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique a délivré un certificat constatant que la compagnie a achevé vingt autres milles de chemin pour lesquels la subvention a elle acquise en vertu de son contrat devrait être payée ainsi que prescrit par l'arrêté du conseil en date du 19 du mois dernier,—ce qui fait un total de 221 milles de chemin maintenant terminé.

La section dont il s'agit dans le présent certificat se trouve dans les limites des 900 premiers milles de la section du Centre du chemin de fer; par conséquent la subvention à payer se chiffre au taux de $10,000 par mille, ce qui donne $200,000.

En outre, la compagnie a droit à une concession de terre au taux de 12,500 acres par mille, ce qui donne un total de 250,000 acres, moins un cinquième à retenir conformément au contrat.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY *secrétaire.*

J. L. McDOUGAL, écr., auditeur général.

Avance sur rails, 5,000 *tonnes à* $50....... $187,500 = 75 pour cent.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE
BUREAU DU SECRÉTAIRE, OTTAWA, 18 JUIN 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de demander, conformément aux dispositions de la charte de la compagnie, une nouvelle avance sur les rails et attaches importés depuis la date de la dernière avance.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre dévoué serviteur,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

A. P. BRADLEY, écr., secrétaire, chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 26 juin 1882.

MONSIEUR,—La compagnie du chemin de fer du Pacifique ayant demandé une avance sur les rails d'acier, etc , qu'elle a actuellement à sa disposition le long de la ligne du dit chemin (rapport de M. Dickey—20 juin—compris), j'ai l'honneur de faire le rapport suivant, savoir :—

En outre des 6,797 tonnes de rails et attaches cédés en vertu du contrat et non encore payés, et des 5,000 tonnes sur lesquelles une avance a déjà été faite, la compagnie en a actuellement en dépôt 5,000 autres sur lesquelles elle paraît avoir droit, en vertu de son contrat, à une avance ainsi qu'il suit :—5,000 tonnes à $50, $250,000, dont 75 pour cent = $187,500.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER.

A. P. BRADLEY, écr., secrétaire, chemins de fer et canaux.

SECTION DU CENTRE.

Subvention.—Evaluation n° 4.

Evaluations précédentes	221	milles
Evaluation actuelle	20	"
Total	241	"

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 15 juillet 1882.

Nature des travaux ; subvention en argent ; n° du contrat ; Cie C.C.P.

Situation topographique des travaux—à l'ouest de la rivière Rouge (section du centre.)

Nom des entrepreneurs—la Cie C.C.P.

Date du contrat—21 oct. 1880.

Evaluation des travaux faits et des matériaux fournis depuis le commencement des opérations en vertu de ce contrat, jusqu'au 10 juillet 1882.

Les travaux dont suit l'évaluation se font par autorité du ministère des chemins de fer et canaux, en vertu du contrat numeroté et daté ainsi que ci-dessus, et aussi en vertu des lettres nos 27816 et 28944.

27—4½

Valeur totale des travaux faits et des matériaux fournis jusqu'au 10 juillet 1882 :—

241 milles à $10,000 par mille		$2,410,000 00
Moins déduction pour matériel, etc., accepté par la Cie suivant éval. n° 1, sauf rectification	$1,042,519 29	
Moins montant dont la réduction est différée par A. C. en date du 23 mai 1882	500,000 00	
		542,519 29
		$1,867,480 71

Concession de terre :—

241 milles à 12,500 acres par mille	3,012,500 acres
Moins un cinquième	602,500 "
	2,410,000 "

Ce qui précède est une évaluation correcte, préparée d'après les rapports transmis par James Dickey. Les quantités ainsi fournies ont été calculées avec soin aux prix du contrat, ou à des prix spécialement approuvés par les lettres administratives ci-dessus.

THOMAS R. BURPÈ.

J'ai examiné le rapport sur lequel est basée cette évaluation ; j'ai aussi rectifié les calculs, et je suis convaincu que tous les travaux représentés comme faits ont été dûment autorisés par le département.

FRANCIS J. LYNCH, *préposé du bureau principal du C. C. P.*

Montant total pour lequel des certificats ont été délivrés jusqu'à ce jour, $1,867,480.71. A déduire tous les paiements précédents.

COLLINGWOOD SCHREIBER, *ingénieur en chef, par F. J. L.*

Je certifie par les présentes que 241 milles de la division de la section du Centre, chemin de canadien du Pacifique, sont achevés au point de permettre d'y faire circuler des trains réguliers, et qu'ils sont pourvus de l'équipement nécessaire au trafic.

COLLINGWOOD SCHREIBER, *ingénieur en chef, par F. J. L.*

OTTAWA, 18 juillet 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que le 15 courant l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique a délivré un certificat constatant que la compagnie a posé la voie sur un nouveau parcours de 20 milles maintenant prêts pour le service, et qu'il l'a pourvu de l'équipement nécessaire à la circulation, ce qui fait un total de 241 milles de chemin ainsi achevé.

En vertu des dispositions de l'arrêté du conseil en date du 19 mai dernier, ce certificat donne à la compagnie le droit de toucher la subvention à laquelle il est pourvu par son contrat.

La section de 20 milles dont il s'agit dans le certificat ci-dessus est située dans les limites de la division Est ou division des premiers 900 milles de la section du chemin de fer, par conséquent la subvention en argent à elle acquise se chiffre au taux de $10,000 par mille, ce qui donne $200,000 pour les 20 milles en question.

En outre, la compagnie a droit à une concession de terre au taux de 12,500 acres par mille, ce qui donne un total de 250,000 acres—moins un cinquième à retenir conformément au contrat.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, *secrétaire.*

J. L. McDOUGALL, écr., auditeur général.

AVANCE SUR RAILS.

10,000 tonnes à $50	$500,000
75 pour cent	$375 00

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, OTTAWA, 20 juillet 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de demander un nouveau paiement à compte des rails, etc., importés par la compagnie depuis la date de la dernière avance, pour être employés à la construction du chemin de fer du Pacifique.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWAEER, *secrétaire.*

A M. A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 20 juillet 1882.

MONSIEUR,—La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ayant demandé une avance sur les rails d'acier, etc., qu'elle a actuellement à sa disposition le long de la ligne du dit chemin (rapports de M. Dickey, 10 juillet, compris), j'ai l'honneur de faire le rapport suivant, savoir :—

En outre des 6,797 tonnes de rails d'acier et attaches cédés en vertu du contrat et non encore payés, et des 10,000 tonnes sur lesquels une avance a déjà été faite, la compagnie en a actuellement en dépôt 5,000 autres sur lesquelles elle paraît avoir droit, en vertu de son contrat, à une avance comme suit :—

10,000 tonnes à $50	$500,000
Dont 75 pour cent	375,000

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER, *ingénieur en chef.*

A M. A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

AVANCE SUR RAILS.

8,000 tonnes à $50	$400,000
Dont 75 pour cent	300,000

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 22 juillet 1882.

MONSIEUR,—La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ayant demandé une avance sur les rails d'acier, etc., qu'elle a actuellement à sa disposition le long de la ligne du dit chemin (rapport de M. Dickey, 15 juillet, compris), j'ai l'honneur de faire le rapport suivant, savoir :—

En outre des 6,797 tonnes de rails et attaches cédés en vertu du contrat et encore impayés, et des 20,000 tonnes sur lesquelles une avance a déjà été faite, la compagnie en a actuellement en dépôt 8,000 autres sur lesquelles elle paraît avoir droit, en vertu de son contrat, à une avance comme suit :—

8,000 tonnes à $50	$400,000
Dont 75 pour cent	300,000

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER.

A M. A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

AVANCE SUR RAILS.

MEMO.

Ligne ouverte 31 milles à l'ouest de Brandon, jusqu'au Creek-Plat (*Flat Creek*), 131 milles.

Date.	Désignation.	Rails en dépôt.		Rails posés.		Avances.
		Ton'x.	Lbs.	Ton'x	Lbs.	
1882						
23 février.	Rapport de M. Dickey à l'extrémité de la voie.	7,653	576	....	....	....
	do do do de Stonewall à la Jonction............	4,475	....	....	....	....
	Moins ce que cédé à la compagnie en vertu du contrat et non encore payé............	....	....	6,797	....	....
5 juin. ...	Rapport de M. Dickey............	8,168	1,938	....	....	....
9 do ...	Moins subvention pour 40 milles à l'ouest du Creek-Plat, à 100 tonnes par mille............	....	....	4,000	....	....
10 do ...	Rapport de M. Dickey............	633	124	....	....	....
	Moins subvention pour la 3e section de 20 milles à l'ouest du Creek-Plat............	....	....	2,000	....	....
20 do ...	Rapport de M. Dickey............	2,039	1,038	....	....	....
8 juillet..	do do............	3,715	370	....	....	....
15 do ...	do do............	6,142	1,282	....	....	....
15 do ...	do do............	3,558	270	....	....	....
	Moins subvention pour la 4e section de 20 milles à l'ouest du Creek-Plat............	....	....	2,000	....	....
21 do ...	Rapport de M. Dickey............	6,502	1,416	....	....	....
	Total des rails délivrés............	42,888	294	14,797	....	....
	Moins rails posés............	14,797	....	....	....	....
		28,091	294	....	....	....
	Avances—					
8 mai.....	Sur 5,000 ton'x à $50—75 pour cent............	....	....	....	....	$187,500
20 juin....	5,000 do do do............	....	....	....	....	187,500
20 juillet .	10,000 do do do............	....	....	....	....	375,000
22 do ...	8,000 do do do............	....	....	....	....	300,000
	28,000 tonneaux............	28,000	....	....	....	....
	Balance............	91	294	....	....	....

SECTION DU CENTRE.—*Subvention.—Evaluation n°* 5.

Evaluations précédentes - - - - - -	241 milles.
Evaluation actuelle - - - - - - -	20 "
Total - - - - - - -	261 milles.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 26 juillet 1882.

Désignation des travaux; subvention en argent; numéro du contrat, Cie C. C. P.

Situation topographique des travaux à l'ouest de la rivière Rouge (section du Centre).

Nom des entrepreneurs—compagnie du C. C. P.

Date du contrat—21 octobre 1880.

Evaluation des travaux faits et des matériaux fournis depuis le commencement des opérations, en vertu de ce contrat, jusqu'au 26 juillet 1882.

Les travaux dont suit une évaluation se font par autorité du ministère des chemins de fer et canaux, en vertu du contrat portant le numéro et la date ci-dessus, et aussi en vertu des lettres n°s 27816 et 28944.

Valeur totale des travaux faits et des matériaux fournis jusqu'au 26 juillet 1882:

Moins retenue de 10 pour cent (261 milles à $10,000)		$2,610,000 00
Moins déduction pour matériel, etc., accepté par la compagnie suivant évaluation n° 1, sauf rectification $1,042 519.29; moins montant dont la déduction est différée par A. C., en date du 23 mai 1882, $500,000	$542,519 29	
Avance sur rails d'acier, etc., 20 milles de chemin — délivrés et couverts par la présente évaluation (2,000 tonnes à $50, $100,000, 75 pour cent	75,000 00	
		$ 617,519 29
		$1,992,480 71

Memo., concession de terre:—

261 milles à 12 500 acres par mille	3,262.500
Moins un cinquième	652,500
	2,610,000

Ce qui précède est une évaluation correcte préparée d'après les rapports transmis par James Dickey. Les quantités ainsi fournies ont été calculées avec soin aux prix du contrat, ou à des prix spécialement approuvés par les lettres administratives ci-dessus mentionnées.

THOMAS R. BURPÈ.

J'ai examiné le rapport sur lequel est basée cette évaluation; j'ai vérifié les calculs, et je suis convaincu que tous les travaux représentés comme faits ont été dûment autorisés par le département.

FRANCIS J. LYNCH,
Préposé au bureau principal du C. C. P.

Montant total pour lequel des certificats ont été délivrés jusqu'ici,—$1,992,480.71. A déduire tous les paiements antérieurs.

COLLINGWOOD SCHREIBER, *ingénieur en*

Je certifie par les présentes que 261 milles de la division Est de la section du Centre du chemin de fer canadien du Pacifique, sont achevés au point d'y permettre le service de trains réguliers, et qu'ils sont pourvus de l'équipement nécessaire à la circulation.

COLLINGWOOD SCHREIBER, *ingénieur en chef.*

———

OTTAWA, 27 juillet 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que le 26 courant l'ingénieur en chef a délivré un certificat (la cinquième évaluation) constatant que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a posé la voie sur un nouveau parcours de 20 milles maintenant prêt pour le service, et qu'il l'a pourvu de l'équipement nécessaire à la circulation,—ce qui fait un total de 261 milles de chemin ainsi achevé.

En vertu des dispositions de l'arrêté du conseil en date du 19 mai dernier, ce ertificat donne à la compagnie le droit de toucher la subvention stipulée par son contrat.

La section de 20 milles dont il s'agit dans le certificat ci-dessus est située dans les limites de la division Est ou division des premiers 900 milles de la section du Centre du chemin de fer; par conséquent la subvention à payer se chiffre au taux de $10,000 par mille, ce qui donne, pour les 20 milles $200,000

De ce montant doit être déduite toutefois une avance sur rails, etc., pour 20 milles, délivrés, savoir 2,000 tonnes à $50, $100,000, dont 75 pour cent ont été avancés conformément au contrat - - 75,000

Ce qui laisse une balance de - - - - - - - - - $125,000

A laquelle la compagnie a accuellement droit.

En outre, elle a droit à une concession de terre au taux de 12,500 acres par mille, ce qui donne un total de 250,000 acres—moins un cinquième devant être retenu par le gouvernement conformément au contrat.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, *secrétaire.*

J. L. McDougall, écr, auditeur général.

Section du Centre.—*Subvention.*—*Evaluation* n° 6.

Evaluations précédente	- - - - - -	261 milles
Evaluation actuelle	- - - - - -	20 "
Distance totale	- - -	281 "

Chemin de fer canadien du Pacifique.

Bureau de l'ingénieur en chef, Ottawa, 31 juillet 1882.

Désignation de travaux ; subvention en argent ; n° du contrat ; Cie C. C. P.

Situation topographique des travaux—à l'ouest de la rivière Rouge (section du Centre).

Nom des entrepreneurs—cie du C. C. P.

Date du contrat—21 octobre 1880.

Evaluation des travaux faits et des matériaux fournis depuis le commencement des opérations, en vertu du présent contrat, jusqu'au 31 juillet 1882.

Les travaux dont suit l'évaluation sont faits par autorité du ministère des chemins de fer et canaux, en vertu du contrat portant le numéro et la date ci-dessus, et aussi en vertu de lettres n° 27816 et 28944.

Valeur totale des travaux faits et matériaux fournis jusqu'au 31 juillet 1882 :—

281 milles à $10,000 - - - - - -			$2,810,000 00
Moins déduction pour matériel, etc., accepté par la compagnie suivant l'évaluation n° 1 (sauf rectification) - -	$1,042,519 29		
Moins le montant dont la déduction est différée par A. C. en date du 23 mai 1882.	500,000 00		
	$542,519 29		
Moins avance sur rails, etc., pour 20 milles de chemin livrés et couverts par la présente évaluation, savoir : 2,000 tonnes à $50, $100,000—dont 75 pour cent....	75,000 00		
		617,519 29	
		2,192,480 71	

Mémo., concession de terre :—

281 milles à 12,500 acres par mille - - - -	3,512,500 acres.
Moins un cinquième - - - - - - - - - - - -	702,500 "
	2,810,000 "

Ce qui précède est une évaluation correcte préparée d'après les rapports transmis par James A. Dickey. Les quantités ainsi fournies ont été calculées avec soin aux prix du contrat, ou à ceux spécialement approuvés par les lettres administratives ci-dessus mentionnées.

THOMAS R. BURPÈ.

J'ai examiné le rapport sur lequel est basée cette évaluation. J'ai vérifié les calculs et je suis convaincu que les travaux représentés comme faits ont été dûment autorisés par le ministère.

FRANCIS J. LYNCH, *préposé du bureau principal du C. C. P.*

Montant total pour lequel des certificats ont été délivrés jusqu'à ce jour : $2,192,-480.71. A déduire tous les paiements antérieurs.

COLLINGWOOD SCHREIBER, *ingénieur en chef, par F. J. L.*

Je certifie par les présentes que 281 milles de la division Est de la section du centre du chemin de fer canadien du Pacifique sont achevés au point d'y permettre le service de trains réguliers, et qu'ils sont pourvus de l'équipement nécessaire à la circulation.

COLLINGWOOD SCHREIBER, *ingénieur en chef, par F. J. L.*

OTTAWA, 2 août 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique a délivré, ce jour, un certificat constatant que la compagnie a achevé vingt nouveaux milles de chemin, pour lesquels elle a droit de toucher, en vertu de l'arrêté du conseil du 19 mai dernier, la subvention stipulée par son contrat,—ce qui fait un total de 281 milles de chemin achevé.

La section dont il s'agit dans le certificat actuel est située dans les limites des premiers 900 milles de la section du Centre du chemin de fer ; par conséquent, la subvention à payer se chiffre au taux de $10,000 par mille, ce qui donne $200,000 En outre, la compagnie a droit à une concession de terre au taux de 12,500 acres par mille, ce qui fait un total de 250,000 acres sur lesquels le gouvernement retiendra un cinquième, conformément à son contrat.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, *secrétaire.*

A M. J. L. MCDOUGALL, auditeur général.

AVANCE SUR RAILS.

1,400 tonnes à $50	$70,000
75 pour cent	52,500

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE,
MONTRÉAL, 1er août 1882.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de demander une nouvelle avance sur des rails, etc., importés au Manitoba par la compagnie.

La dernière avance a été faite le 22 du mois dernier sur 8,000 tonnes ; elle s'élevait à $300,000.

Je crois savoir qu'un autre certificat a été transmis depuis.

Votre dévoué,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

A M. A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIER EN CHEF,
OTTAWA, 2 août 1882.

MONSIEUR,—La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ayant demandé une avance sur des rails d'acier, etc., qu'elle a actuellement en dépôt le long de la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique (le rapport—21 juillet—de M. Dickey compris), j'ai l'honneur de faire le rapport suivant, savoir :

En outre des 6,797 tonnes de rails d'acier et attaches cédés en vertu du contrat et non encore payés, et de ceux sur lesquels une avance a déjà été faite ainsi que l'indique le relevé ci-joint, la compagnie a actuellement en dépôt 1,400 autres tonnes sur lesquelles elle paraît avoir droit à une avance comme suit :

1,400 tonnes à $50.. $70,000 00
Dont 75 pour cent.. 52,000 00

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER, *par* F. J. L.

A. P. BRADLEY, écr., secrétaire, chemins de fer et canaux.

CHEMIN RE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.—Bureau de l'ingénieur en chef, Ottawa, 1er août 1882. Avance au C. C. P. sur rails.

Date.	Désignation.	Rails en dépôt.		Rails posés		Avance.
		Ton'x.	Lbs.	Ton'x	Lbs.	
1882.						$
23 février..	Rapport de M. Dickey, à l'extrémité de la voie.	7,653	576	....		
23 do ...	Sur la ligne *viâ* Stonewall à la Jonction.........	4,475	....	....		
	Moins ce que cédé à la compagnie en vertu du contrat et non encore payé..........................	....	....	6,797		
5 juin. ...	Rapport de M. Dickey..............................	8,168	1,938	....		
9 do ...	Moins subv. pour 40 m. à l'ouest du Creek-Plat..	....	....	4,000		
10 do ...	Rapport de M. Dickey..............................	633	124	....		
	Moins subvention pour la 3e section de 20 milles à l'ouest du Creek-Plat..........................	....	....	2,000		
20 do ...	Rapport de M. Dickey..............................	2,039	1,038	....		
8 juillet..	do	3,715	370	....		
15 do ...	do	6,142	1,282	....		
15 do ...	do	3,558	270	....		
	Moins subvent. pour la 4e section de 20 milles.	....	....	2,000		
21 do ...	Rapport de M. Dickey..............................	6,502	1,416	....		
26 do ...	Moins subvent. pour la 5e section de 20 milles.	....	....	2,000		
31 do ...	Rapport de M. Dickey..............................	3,368	1,330	....		
	Moins subvent. pour la 6e section de 20 milles.	....	....	2,000		
	Total des rails délivrés..........................	46,256	1,624	18,797		
	Moins rails posés..................................	18,797				
		27,459	1,624			
	Avances, tonneaux—					
8 mai......	do 5,000	....	....	....	....	187,500
20 juin.....	do 5,000	....	....	....	....	187,500
20 juillet..	do 10,000	....	....	....	....	375,000
22 do ..	do 8,000	....	....	....	....	300,000
1er août...	do 1,400	....	....	....	....	52,500
	——— 29,400					
	Moins 2,000 déduits dans l'éval. n° 5 ... 2,000					
	———	27,400	....	....	....	1,102,500
	Moins..	....	....	....	....	75,000
	Balance..	59	1,624	....	....	1,027,500

SECTION DU CENTRE.—*Subvention.—Evaluation* n° 7.

Evaluations précédentes	281	milles.
Evaluation actuelle	40	"
Total	321	

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 10 août 1882.

Désignation des travaux ; subvention en argent ; n° du contrat ; Cie C. C. P.

Situation topographique des travaux—à l'ouest de la rivière Rouge (section du Centre.

Date du contrat, 21 octobre 1880.

Evaluation des travaux faits et des matériaux fournis depuis le commencement des opérations, en vertu de ce contrat, jusqu'au 5 août 1882.

Les travaux dont suit l'évaluation sont faits par autorité du département des chemins de fer et canaux, en vertu d'un contrat portant le numéro et la date ci-dessus, et aussi en vertu de la lettre n°

Valeur totale des travaux faits et des matériaux fournis jusqu'au 5 août 1882 :—

Moins 10 pour cent de retenue (321 milles à $10,000)..		$3,210,000
Moins déductions pour matériel, etc., accepté par la compagnie suivant l'évaluation n° 1, (sauf rectification).	$1 042,519 29	
Moins déduction différée par A. C. du 23 mai 1882	500,000 00	
	$542,519 29	
Moins avance sur rails d'acier délivrés et couverts par l'évaluation, savoir: 4,500 tonnes à $50, $225,000, dont 75 pour cent	168,750 00	$711,269 29
		$2,498,730 71

Mémor. cession de terre :—

321 milles à 12,500 acres par mille	4,012,500	acres.
Moins un cinquième	802 500	"
	3,210,000	"

Ce qui précède est une évaluation correcte, préparée d'après les rapports transmis par James Dickey. Les quantités ainsi fournies ont été calculées avec soin aux prix du contrat, ou à ceux spécialement approuvés par les lettres administratives ci-dessus mentionnées.

THOMAS R. BURPÈ.

J'ai examiné le rapport sur lequel est basée cette évaluation ; j'ai vérifié les calculs, et je suis convaincu que tous les travaux représentés comme faits ont été dûment autorisés par le ministère.

FRANCIS J. LYNCH, *préposé du bureau principal du C. C. P.*

Montant total pour lequel des certificats ont été délivrés jusqu'ici, $2,498,730.71. A déduire tous les paiements antérieurs.

COLLINGWOOD SCHREIBER, *ingénieur en chef.*
Par F. J. L.

Je certifie par les présentes que 321 milles de la division Est de la section du Centre du chemin de fer canadien du Pacifique sont achevés au point d'y permettre le service de trains réguliers, et qu'ils sont pourvus de l'équipement nécessaire à la circulation.

COLLINGWOOD SCHREIBER, *par F. J. L.*

OTTAWA, 12 août 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que le 10 courant l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique a délivré un certificat (évaluation n° 7) constatant que la compagnie a actuellement, dans les limites de la division Est ou division des 900 premiers milles de la section du Centre, une nouvelle étendue de 40 milles de voie prête pour le service et suffisamment équipée pour les fins de la circulation,—ce qui fait un total de 321 milles de chemin ainsi achevé.

Il ressort du certificat ci-dessus que la valeur totale des travaux faits et des matériaux fournis jusqu'au 5 courant,

est de - - - - - - - - - -			$3,210,000 00
Moins déduction pour matériel, etc., accepté par la compagnie, suivant l'évaluation n° 1 (sauf rectification) - - - - -	$1,042,519 29		
Moins montant dont la déduction est différée par l'A. C en date du 23 mai 1882. - - - - -	500,000 00		
	$ 542,519 29		
Moins avance sur rails d'acier, etc., délivrés et couverts par l'évaluation, savoir, 4,500 tonnes à $50, $225,000, dont 75 pour cent. -		168,750 00	
			711,269 29
			$2,498,730 71
A déduire de ce montant les paiements antérieurs s'élevant à - - - - - - - -			2,192,480 71
Ce qui laisse un total de - - - - - - -			$ 306,250 00

Cette somme de $306,250 devrait être payée à la compagnie conformément à son contrat et à l'arrêté du conseil en date du 23 mai dernier.

La compagnie a aussi droit à sa concession de terre au taux de 12,500 acres par mille, ce qui, pour les 40 milles compris dans la présente évaluation, donne 500,000 acres sur lesquels le gouvernement a une retenue d'un cinquième à exercer en vertu du contrat.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, *secrétaire.*

A J. L. McDOUGALL, auditeur général.

AVANCE SUR RAILS.

1,350 tonnes à $50 - - - - - - - -	$67,500
75 pour cent - - - - - - - - - -	50,625

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 11 août 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de demander une nouvelle avance sur des rails, etc., importés dans le Manitoba, depuis la dernière avance de $52,500.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

A A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 14 août 1882.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 11 courant, demandant une nouvelle avance sur ses rails importés dans le Manitoba depuis la date de la dernière avance de $52,500, j'ai reçu instruction de dire que la compagnie n'en a actuellement que 155 tonnes en sa possession.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, *secrétaire.*

A C. DRINKWATER, secrétaire de la compagnie de C. C. P.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 15 août 1882.

MONSIEUR,—La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ayant demandé une avance sur des rails d'acier, etc., qu'elle a actuellement en dépôt le long de la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique (le rapport—7 courant—de M. Dickey compris), j'ai l'honneur de faire le rapport qui suit, savoir :

En outre des 6,797 tonnes de rails d'acier et attaches cédés par le contrat et non encore payés, et de ceux sur lesquels une avance a été faite ainsi que le fait voir le relevé ci-joint, la compagnie en à actuellement en dépôt 1,350 autres tonnes sur lesquelles elle paraît avoir droit, en vertu de son contrat, à l'avance suivante, savoir : —

1,300 tonnes à $50	$67,500 00
Dont 75 pour cent	50,625 00

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER, *par* J. F. L.

A. P. BRADLEY, écr., secrétaire des chemins de fer et canaux.

SECTION DU CENTRE.—*Subvention.—Evaluation n°* 8.

Evaluation antérieure	321 milles
Evaluation actuelle	20 "
Total	341

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 23 août 1883.

Désignation des travaux ; subvention en argent ; n° du contrat ; Cie C. C. P.

Situation topographique des travaux—à l'ouest de la rivière Rouge (section du Centre).

Nom des entrepreneurs—Cie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Date du contrat—21 octobre 1880.

Evaluation des travaux faits et des matériaux fournis depuis le commencement des opérations, en vertu du présent contrat, jusqu'au 18 août 1882.

Les travaux dont suit l'évaluation se font par autorité du département des chemins de fer et canaux, en vertu du contrat portant le numéro et la date ci-dessus, ainsi qu'en vertu des lettres n° 27816 et 28944.

Valeur totale des travaux faits et matériaux fournis jusqu'au 18 août 1882.—

341 milles à $10,000		$3,410,000 00
Moins déductions pour matériel, etc., accepté par la compagnie, suivant l'évaluation n° 1 (sauf rectification)	$1,042,519 29	
Moins montant dont le paiement est différé par l'arrêté du conseil en date du 2 mai 1882	500,000 00	
	$ 542,579 29	
Moins avance sur rails, etc., délivrés et couverts par la présente évaluation, 6,500 à $50—$325,000, dont 75 pour cent	243,750 00	
		786,269 29
		$2,623,730 71

Concession de terre:—

341 milles à $12,500 par mille	4,262,500 acres.
Moins un cinquième	852,500 "
	3,410,000 "

Ce qui précède est une évaluation correcte, préparée d'après les rapports transmis par James A. Dickey. Les quantités ainsi fournies ont été calculées avec soin aux prix du contrat, ou à ceux spécialement approuvés par les lettres administratives ci-dessus mentionnées.

THOMAS R. BURPÈ.

J'ai examiné le rapport sur lequel est basée la présente évaluation ; j'ai vérifié les calculs, et je suis convaincu que tous les travaux représentés comme faits ont été dûment autorisés par le ministère.

FRANCIS J. LYNCH, *préposé du bureau principal du C. C. P.*

Montant total certifié jusqu'ici, $2,623,730.71. A déduire tous les paiements antérieurs.

COLLINGWOOD SCHREIBER, *ingénieur en chef, par F. J. L.*

Je certifie par les présentes que 341 milles de la division Est de la section du Centre du chemin de fer canadien du Pacifique sont achevés au point d'y permettre le service de trains réguliers, et suffisamment équippés pour les besoins de la circulation.

COLLINGWOOD SCHREIBER, *par F.J.L.*

OTTAWA, 22 août 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que le 22 courant l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique a délivré un certificat constatant qu'un nouveau parcours de 20 milles de chemin a été achevé depuis son dernier certificat du 10 courant.

Il ressort de ce certificat que la valeur totale des travaux faits et des matériaux fournis jusqu'au 18 courant—représentant 341 milles de la division Est de la section

du Centre achevés au point d'y permettre le service de trains réguliers et suffisamment équippés pour les besoins de la circulation,

est de........		$3,410,000 00
De laquelle somme il faut déduire pour matériel, etc., accepté par la Cie suivant l'estimation n° 1 (sauf rectification)......	$1,042,519 29	
Moins le montant dont le paiement a été différé par l'A. C. du 23 mai dernier........	500,000 00	
	$ 542,519 29	
Moins avance sur rails, etc., délivrés et couverts par la présente évaluation,—savoir, 6,500 tonnes à $50 par tonne, ... $325,000, dont 75 pour cent = ...	243,750 00	
		$786,269 29
Ce qui laisse une balance de........		$2,623,730 71
Les livres du comptable du département indiquent que sur cette somme il a déjà été payé........		2,498,730 71
		$125,000 00

En vertu de son contrat et de l'A. C. en date du 29 mai dernier, la compagnie a droit de toucher la dite somme de $125,000 00.

La compagnie a aussi droit à une concession de terre au taux de 12,500 acres par mille pour les nouveaux 20 milles actuellement achevés, ce qui donne 250,000 sur lesquels le gouvernement a à retenir 5 pour cent, conformément au contrat.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, *secrétaire.*

J. L. McDougall, écr., auditeur général.

Section du Centre.—*Subvention.—Evaluation n°* 9.

Evaluations précédentes........	341	milles.
Evaluation actuelle........	20	"
Total	361	"

Chemin de fer canadien du Pacifique,
Bureau de l'ingénieur en chef, Ottawa, 26 août 1882.

Désignation des travaux ; subvention en argent ; n° du contrat ; Cie C.C.P.

Situation topographique des travaux,—à l'ouest de la rivière Rouge (section du Centre.)

Nom des entrepreneurs,—Cie du C.C.P.

Date du contrat—21 octobre 1880.

Evaluation des travaux faits et des matériaux fournis, en vertu du présent contrat, depuis le commencement des travaux jusqu'au 22 août 1882

Les travaux dont suit l'évaluation se font par autorité du département des chemins de fer et canaux, en vertu du contrat portant le numéro et la date ci-dessus, ainsi que des lettres nos 27816 et 28944.

Valeur totale des travaux faits et des matériaux fournis jusqu'au 22 août 1882 :—

361 milles à $10,000 par mille			$3,610,000 00
Moins déductions pour matériel, etc., accepté par la compagnie suivant l'estimation n° 1 (sauf restification	$1,042,519 29		
Moins montant dont le paiement a été différé par l'A. C. du 23 mai 1882.	500,000 00		
	$542.519 29		
Moins avance sur rails, etc., délivrés et couverts par la présente évaluation, savoir, 6,800 tonnes à $50, $340,000, dont 75 pour cent	255,000 00		
			797,519 29
			$2,812,480 71

Mémorandum, concession de terre :—

361 milles à 12,500 acres par mille	4,512,000 acres.
Moins un cinquième	902,500 "
	3,610,000 "

Ce qui précède est une évaluation correcte préparée d'après les rapports transmis par James Dickey. Les quantités ainsi fournies ont été calculées avec soin aux prix du contrat, ou à ceux spécialement approuvés par les lettres administratives ci-dessus mentionnées.

J. R. CHAMBERLAIN.

J'ai examiné le rapport sur lequel est basée cette évaluation ; j'ai vérifié les calculs et je suis convaincu que tous les travaux représentés comme faits ont été dûment autorisés par le ministère.

FRANCIS J. LYNCH, *préposé du bureau principal du C. C. P.*

Montant total certifié jusqu'à ce jour, $2,812,480.71. A déduire tous les paiements antérieurs.

COLLINGWOOD SCHREIBER, *ingénieur en chef.*
Par F. J. L.

Je certifie par les présentes que 361 milles de la division Est, section du Centre, C. C. P., sont achevés au point d'y permettre le service de trains réguliers, et suffisamment équippés pour les besoins de la circulation.

COLLINGWOOD SCHREIBER, *par F. J. L.*

OTTAWA, 29 août 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que le 26 de ce mois l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique a délivré un certificat (n° 9) constatant que depuis le 22 courant (date de son dernier certificat) la voie a été posée sur un autre parcours de 20 milles de la division Est, section du Centre,—ce qui fait en tout 361 milles de chemin achevé et équipé de façon à permettre le service de trains réguliers.

Voici les détails de ce certificat :—

Valeur totale des travaux faits et des matériaux fournis jusqu'au 2 mai 1882 :

361 milles à $10,000 par mille............		$3,610,000
Moins déductions pour matériel, etc., accepté par la Cie suivant l'évaluation n° 1 (sauf rectification)	$1,042,519 29	
Moins montant dont le paiement a été différé par l'A. C. du 23 mai 1882...	500,000 00	
	$542,519 29	
Moins avance sur rails, etc., délivrés, et couverts par la présente évaluation, savoir, 6,800 tonnes à $50, $340,000, dont 75 pour cent........................	255,000 00	
		797,519 29
		$2,812,480 71
Les livres du comptable de ce département font voir que sur ce montant il a été payé la somme de...........		2,623,730 71
Ce qui laisse actuellement payable une balance de..................................		$188,750 00

Je dois en conséquence demander le paiement de la dite somme de $188,750 00.

En vertu du certificat ci-dessus, la compagnie a de plus droit, pour le nouveau parcours de 20 milles de chemin actuellement achevé, à une concession de terre au taux de 12,500 acres par mille, ce qui donne, au total, 250,000 acres sur lesquels le gouvernement a à exercer une retenue de un cinquième en vertu des dispositions du contrat.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, *secrétaire.*

J. L. McDougall, écr., auditeur général.

Section du Centre.—*Subvention.*—*Evaluation n°* 10.

Evaluations antérieures	361	milles.
Evaluation actuelle..	20	"
Total	381	"

Chemin de fer canadien du Pacifique,
Bureau de l'ingénieur en chef, Ottawa, 12 septembre 1882.

Description des travaux; subvention en argent; n° du contrat; Cie C.C.P.
Situation topographique, à l'ouest de la rivière Rouge (section du Centre).
Nom de l'entrepreneur—Cie C. C. P.
Date du contrat—20 octobre 1880.

Evaluation des travaux faits et des matériaux fournis, en vertu du présent contrat, depuis le commencement des travaux jusqu'au 9 septembre 18 2.

Les travaux dont suit l'estimation se font par autorité du département des chemins de fer et canaux, en vertu du contrat portant le numéro et la date ci-dessus, ainsi qu'en vertu des lettres nos 27816 et 28944.

Valeur totale des travaux faits et des matériaux fournis jusqu'au 9 septembre 1882 :—

381 milles à $10,000 par mille		$3,810,000 00
Moins déduction pour matériel, etc., accepté par la compagnie, suivant l'évaluation n° 1 (sauf rectification)	$1,042,519 29	
Moins montant dont le paiement a été différé par l'A. C., du 23 mai 1882	500,000 00	
	$542,519 29	
Moins avance sur rails, etc., délivrés et couverts par la présente évaluation, savoir, 6,800 tonnes à $50, $340,000, dont 75 pour cent	$255,000 00	
		$797,519 29
		$3,012,480 71

Mémoire, concession de terre :—

381 milles à 12,500 acres par mille	4,762,000 acres.
Moins un cinquième	952,500 "
	3,810,000 "

Ce qui précède est une évaluation correcte préparée d'après les rapports transmis par James Dickey. Les quantités ainsi fournies ont été calculées avec soin aux prix du contrat, ou à ceux spécialement autorisés par les lettres administratives ci-dessus mentionnées.

J. R. CHAMBERLAIN.

J'ai examiné le rapport sur lequel est basée cette évaluation ; j'ai vérifié les calculs, et je suis convaincu que tous les travaux représentés comme faits ont été dûment autorisés par le département.

FRANCIS J. LYNCH, *préposé du bureau principal du C. C. G.*

Montant total présentement certifié—$3,012,480.71. A déduire tous les paiements antérieurs.

COLLINGWOOD SCHREIBER, *ingénieur en chef.*
par F. J. L.

Je certifie par les présentes que 381 milles de la division Est de la section du Centre du chemin de fer canadien du Pacifique sont achevés au point d'y permettre le service de trains réguliers, et suffisamment équipés pour les besoins de la circulation.

COLLINGWOOD SCHREIBER,
par F. J. L.

Mémoire,—Matériel roulant :—78 locomotives, 30 voitures, wagons et wagons-poste ; 218 wagons fermés, 1,460 plate-formes ; 50 voitures d'équipe, pension, grue, charrue à neige, et pelle à vapeur.

OTTAWA, 13 septembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que le 12 du présent mois, l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique a délivré un certificat (n° 10) constatant que depuis le 26 courant date de son dernier certificat, la voie a été posée sur un nouveau parcours de 20 milles de la division Est de la section du Centre—ce qui donne au total, 381 milles de chemin achevé et équipé de façon à y permettre le service des trains pour les fins de la circulation.

Voici les détails du présent certificat : —

Valeur totale des travaux faits et des matériaux fournis jusqu'au 9 septembre 1882 :—

381 milles à $10 par mille..................................		$3,810,000 00
Moins déduction pour matériel accepté par la compagnie suivant l'évaluation n° 1 (sauf rectification)................................	$1,042,519 29	
Moins montant dont le paiement a été différé par l'A. C. du 23 mai 1882....................	500,000 00	
	542,519 29	
Moins avance sur rails, etc., délivrés, et couverts par la présente évaluation, savoir, 6,800 tonnes à $50, $340,000, dont 75 pour cent....................................	$255,000 00	
		797,519 29
		$3,012,480 71
Les livres du comptable de ce département établissent que sur ce montant il a été payé..................................		2,812,480 71
Ce qui laisse actuellement payable une balance de..........		$200,000 00

Je dois en conséquence demander que la dite somme de $200,000 soit payée à la compagnie.

D'après le présent certificat la compagnie a de plus droit, pour le nouveau parcours de 20 milles de chemin actuellement achevé, à une concession de terre au taux de $12,500 acres par mille, ce qui donne, au total, 250,000 acres sur lesquels le gouvernement a une retenue de cinq pour cent à exercer en vertu du contrat.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, *secrétaire.*
Par *W. L.*

J. L. McDougall, écr., auditeur général.

Section du Centre.—*Subvention.*—*Evaluation* n° 11.

Evaluations antérieures. . . .	381 milles.	
Evaluation actuelle	20	"
Total.	401	"

Chemin de fer canadien du Pacifique,
Bureau de l'ingénieur en chef, Ottawa, 19 septembre 1882.

Désignation des travaux ; subvention en argent ; n° du contrat ; Cie du C. P.

Situation topographique des travaux à l'ouest de la rivière Rouge (section du Centre).

Nom des entrepreneurs — la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Date du contrat, 21 octobre 1880.

Evaluation des travaux faits et des matériaux fournis, conformément au contrat, depuis le début des opérations jusqu'au 19 septembre 1882.

Les travaux dont suit l'évaluation se font par autorité du département des chemins de fer et canaux, en vertu du contrat portant le numéro et la date ci-dessus, et aussi en vertu des lettres administratives n°s 27816 et 28944

27—5½

Valeur totale des travaux faits et des matériaux fournis jusqu'au 19 septembre 1882 :

401 milles à $10,000.		$4,010,000 00	
Moins déductions pour matériel, etc., accepté par la compagnie, suivant l'évaluation n° 1 (sauf rectification).	$ 1,042,519 29		
Moins montant dont le paiement a été différé en vertu de l'A. C. du 23 mai 1882.	500,000 00		
	$ 542,519 29		
Moins avance sur rails, etc., délivrés, et couverts par la présente évaluation, savoir, 6,800 tonnes à $50, $340,000, dont 75 pour cent	255,000 00		
		$ 797,519 29	
		$3,212,480 71	

Mémoire.—Concession de terre :

401 milles, à 12,500 acres par mille...	5,012,000	acres
Moins un cinquième	1,002,500	"
	4,010,000	

Ce qui précède est une évaluation exacte, préparée d'après les états transmis par James Dickey. Les quantités ainsi fournies ont été calculées avec soin aux prix du contrat, ou à ceux spécialement autorisés par les lettres administratives ci-dessus mentionnées.

J. R. CHAMBERLAIN.

J'ai examiné l'état sur lequel est basée la présente évaluation ; j'ai vérifié les calculs, et je suis convaincu que tous les travaux représentés comme faits ont été dûment autorisés par le département.

FRANCIS J. LYNCH, *préposé du bureau principal du C. C. P.*

Montant total présentement certifié, $3,212,480.71. A déduire tous les paiements antérieurs.

COLLINGWOOD SCHREIBER, *ingénieur en chef, par F. J. L.*

Je certifie par les présentes que 401 milles de la division Est de la section du Centre du chemin de fer canadien du Pacifique sont achevés au point d'y permettre le service de trains réguliers, et suffisamment équipés pour les besoins de la circulation.

COLLINGWOOD SCHREIBER, *par F. J. L.*

Matériel roulant employé par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique sur la division Est de la section du Centre du dit chemin :—

87 locomotives ; 32 voitures, fourgons et wagons-poste ; 219 wagons fermés ; 1,956 plateformes ; 62 voitures d'équipe, pension et autres.

OTTAWA, 3 septembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que le 19 du présent mois, l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique a délivré un certificat (n° 11) constatant que depuis le 12 courant—date de son dernier certificat—la voie a été posée sur un nouveau parcours de 20 milles de la division Est de la section du Centre, ce qui fait en tout 401 milles de chemin achevés et équipés de façon à y permettre le service des trains pour les fins de la circulation sur ce chemin.

Voici les détails du présent certificat :—

Valeur totale des travaux faits et des matériaux fournis jusqu'au 19 septembre 1882 :

401 milles à $10,000 par mille		$4,010,000 00
Moins déductions pour matériel, etc.; reçu par la compagnie, suivant l'estimation n° 1, (sauf rectification	$1,012,519 29	
Moins montant dont le paiement a été différé par l'A. C. du 23 mai 1882	500,000 00	
	$542,519 29	
Moins avance sur rails, etc., délivrés et couverts par la présente évaluation, savoir, pour 6,800 tonnes à $50, $340,000, dont 75 pour cent.	$255,000 00	
		$797,519 29
		$3,212,480 71
Les livres du comptable de ce département établissent que sur ce montant il a déjà été payé		$3,012,480 71
Ce qui laisse actuellement payable une balance de		$200,000 00

Je dois en conséquence demander que conformément à l'A. C. du 19 mai 1882, la dite somme de $200,000 soit payée à la compagnie.

Par le présent certificat la compagnie a de plus droit, pour le nouveau parcours de vingt milles de chemin achevé, à une concession de terre au taux de 12,500 acres par mille, ce qui, au total, donne 250,000 acres sur lesquels le gouvernement a toutefois à retenir cinq pour cent en vertu du contrat.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, *secrétaire, par W. J. L.*

A J. L. McDougall, écr., auditeur général.

DEMANDE DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE A L'EFFET DE REMETTRE A PLUS TARD LE REMBOURSEMENT DES DÉDUCTIONS ET AVANCES.

Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique,
Bureau du secrétaire, Montréal, 18 septembre 1882.

Monsieur,—Vu la grande gêne du marché monétaire aux Etats-Unis, il serait à désirer pour la compagnie—par rapport à ses arrangements financiers—que les déductions de paiements à raison d'avances à elle faites sur des matériaux, etc., pussent être différées pendant un certain temps; et j'ai l'honneur de demander que le remboursement de ces avances soit ainsi différé. Lorsque la gêne en question aura disparu, je serai heureux de faire remise, par chèque, des déductions ainsi différées.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

A A. P. Bradley, écr., sec., chemins de fer et canaux.

Ratification de ce qui a été fait en vertu de l'A. C. n° 28944, *re* Paiement des évaluations n° 2 jusqu'a n° 11, inclusivement.

Mémoire. Ottawa, 25 septembre 1882.

Le soussigné a l'honneur de représenter :—

Que sur un rapport fait par l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique, et sous l'autorité d'un arrêté du conseil rendu le 9 janvier dernier, paiement a été fait à la compagnie du dit chemin, du montant de la subvention à elle due en vertu de son contrat, pour une certaine longueur de chemin terminé sur la

division Est de la section du Centre, s'élevant, la dite subvention en argent, à $1,610,000, pour un parcours de 161 milles de chemin.

Que par un arrêté du conseil en date du 19 mai dernier, pouvoir a été donné de payer la subvention en argent qui pouvait devenir due, sur le certificat de l'ingénieur en chef approuvé par le ministre ou le ministre intérimaire des chemins de fer et canaux, et qu'en vertu de cet arrêté les paiements suivants ont été faits, savoir :—

Evaluation nº 2,	2 juin 1882,	40	milles	$400,000
" " 3,	13 " "	20	"	200,000
" " 4,	10 juillet, "	20	"	200,000
" " 5,	26 " "	20	"	200,000
" " 6,	31 " "	20	"	200,000
" " 7,	5 août "	40	"	400,000
" " 8,	12 " "	20	"	200,000
" " 9,	22 " "	20	"	200,000
" " 10,	9 sept. "	20	"	200,000
" " 11,	19 " "	20	"	200,000
Total des milles		240		$2,400,000

Le nombre total de milles est de 401, et les paiements s'élèvent en tout à $4,010,000.

Le soussigné demande que ce qui a été fait jusqu'ici sous l'autorité de l'arrêté du conseil en date du 19 mai, à l'égard du paiement de la subvention ainsi que ci-dessus indiqué, soit approuvé.

Respectueusement soumis,

J. H. POPE, *ministre par intérim des chemins de fer et canaux.*

RAPPORT *du comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Honneur le délégué de Son Excellence le gouverneur général en conseil, le* 26 *septembre* 1882.

Vu le mémoire en date du 25 septembre 1882, du ministre par intérim des chemins de fer et canaux, exposant:

Que sur un rapport fait par l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique, et sous l'autorité d'un arrêté du conseil rendu le 9 janvier dernier, paiement a été fait à la compagnie du dit chemin du montant de la subvention à elle due en vertu de son contrat, pour une certaine longueur de chemin terminé sur la division Est de la section du Centre,—s'élevant, la dite subvention en argent, à $1,610,000 pour un parcours de 161 milles de chemin;

Que par un arrêté du conseil en date du 19 mai dernier, pouvoir a été donné de payer la subvention en argent qui pourrait devenir due, sur le certificat de l'ingénieur en chef approuvé par le ministre ou le ministre intérimaire des chemins de fer et canaux, et qu'en vertu de cet arrêté les paiements suivants ont été faits, savoir : —

Evaluation nº 2,	2 juin 1882,	40	milles	$400,000
" " 3,	13 " "	20	"	200,000
" " 4,	10 juil. "	20	"	200,000
" " 5,	26 " "	20	"	200,000
" " 6,	31 " "	20	"	200,000
" " 7,	5 août "	40	"	400,000
" " 8,	12 " "	20	"	200.000
" " 9,	22 " "	20	"	00,000
" " 10,	9 sept. "	20	"	200,000
" " 11,	19 " "	20	"	200,000
Total des milles		240		$2,400,000

Le nombre total de milles étant de 401, et les paiements s'élevant en tout à $4,010,000.

Et que le ministre recommande que le conseil approuve ce qui a été fait jusqu'ici

sous l'autorité de l'arrêté du conseil du 19 mai dernier, à l'égard du paiement de la subvention ainsi que ci-dessus indiqué :

Le comité soumet la recommandation à l'approbation du gouverneur, et recommande aussi que nuls autres paiements ne soient faits sous l'autorité de l'arrêté du conseil en date du 19 mai dernier, mais que ces paiements aient lieu de temps à autre en vertu d'arrêtés spéciaux.

JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

SECTION DU CENTRE.—*Subvention.—Evaluation no* 12.

Evaluations antérieures	401	milles.
Evaluation actuelle	20	"
Total	421	"

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 27 septembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que la treizième section de vingt milles, à l'ouest du Creek-Plat (*Flat Creek*)—lac du Chêne—sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique est achevée au point d'y permettre le service de trains réguliers, et qu'elle est suffisamment équipée pour les besoins de la circulation sur cette voie,—ce qui fait en tout 421 milles à partir de Winnipeg.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER, *par F. J. L.*

A. P. BRADLEY, sec., chemins de fer et canaux.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 27 septembre 1882.

Désignation des travaux ; subvention en argent ; n° du contrat ; Cie du C. C. P.

Situation topograpique des travaux à l'ouest de la rivière Rouge (section du Centre).

Nom des entrepreneurs, la Cie du C. C. P.

Date du contrat, 21 octobre 1880.

Evaluation des travaux faits et matériaux fournis, conformément à ce contrat, depuis le début des opérations jusqu'au 22 septembre 1882.

Les travaux dont suit l'évaluation se font par autorité du département des chemins de fer et canaux, en vertu du contrat portant le numéro et la date ci-dessus, et aussi en vertu des lettres administratives nos 27816 et 28944.

Valeur totale des travaux faits et des matériaux fournis jusqu'au 22 septembre 1882 :

421 milles à $10,000			$4,210,000 00
Moins déductions pour matériel, etc., reçu par la compagnie, suivant l'évaluation n° 1 (sauf rectification)	$1,042,519 29		
Moins montant dont le remboursement a été différé par l'A. C. en date du 23 mai 1882	500,000 00		
	$542,519 29		
Moins avance sur rails, etc. ; délivrés et couverts par la présente évaluation, savoir, pour 6,800 tonnes à $50, $340,000, dont 75 pour cent	255,000 00		
		797,519 29	
			$3,412,480 71

Mémoire.—Concession de terre :—

421 milles à 12,500 acres r mille....................	5,262,500 acres.
Moins un cinquième..................................	1,052,500 "
	4,210,000 "

Ce qui précède est une évaluation exacte préparée d'après les états transmis par James Dickey. Les quantités ainsi fournies ont été calculées avec soin aux prix du contrat, ou à ceux spécialement acceptés par les lettres administratives ci-dessus mentionnées.

J. R. CHAMBERLAIN.

J'ai examiné l'état sur lequel est basée cette évaluation ; j'ai vérifié les calculs, et je suis convaincu que tous les travaux représentés comme faits ont été dûment autorisés par le ministère.

FRANCIS J. LYNCH, *préposé du bureau principal du C. C. P.*

Montant total présentement certifié, $3,112,480.71. A déduire tous les paiements antérieurs.

COLLINGWOOD SCHREIBER, *ingénieur en chef, par F. J. L.*

Je certifie par les présentes que 421 milles de la division Est de la section du Centre du chemin de fer canadien du Pacifique sont achevés au point d'y permettre le service de trains réguliers, et suffisamment équipés pour les besoins de la circulation sur cette voie.

COLLINGWOOD SCHREIBER, *par F. J. L.*

Mémoire : Matériel roulant employé par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique sur la division Est de la section du Centre.

87 locomotives ; 32 voitures, wagons à bagage et wagons-poste ; 219 wagons fermés ; 1,956 wagons à marchandises ; 62 wagons-cuisine, pension et autres.

OTTAWA, 28 septembre 1882.

Mémoire.

Le soussigné a l'honneur de représenter que le 27 de ce mois l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique a délivré un certificat (n° 12) constatant que depuis le 19 courant—date de son dernier certificat—la voie a été posée sur un nouveau parcours de 20 milles dans la division Est de la section du Centre—ce qui fait en tout 421 milles de chemin achevé et équipé de façon à y permettre le service des trains pour les fins de la circulation.

Voici quels sont les détails de ce certificat :—

Valeur totale des travaux faits et des matériaux fournis jusqu'au 22 septembre 1882 :—

421 milles à $10,000 par mille....................		$4,210,000 00
Moins déductions pour matériel, etc., reçu par la Cie, suivant l'évaluation n° 1 (sauf rectification)......	$1,042,519 29	
Moins montant dont le remboursement a été différé en vertu de l'A. C. du 23 mai 1882................	500,000 00	
		542,519 29
Moins avance sur rails, etc., délivrés et couverts par la présente évaluation, savoir, pour 6,800 tonnes à $50, $340,000, dont 75 pour cent.	255,000 00	
		797,519 29
		$3,212,480 71
Les livres du comptable de ce département établissent que sur ce montant il a déjà été payé....		3,212,480 71
Ce qui laisse actuellement payable, une balance de		$200,000 00

Ainsi que le fait voir le présent certificat, la compagnie a de plus droit, pour le nouveau parcours de 20 milles de chemin achevé, à une concession de terre au taux de 12,500 acres par mille, ce qui donne, au total, 250,000 acres sur lesquels le gouvernement a néanmoins à retenir un cinquième, en vertu du contrat.

Le soussigné recommande en conséquence que pouvoir soit donné de payer la dite somme de $200,000 à la compagnie.

Respectueusement soumis,

J. H. POPE, *ministre par intérim des chemins de fer et canaux.*

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Honneur le délégué de Son Excellence le gouverneur général en conseil, le* 29 *septembre* 1882.

Vu le mémoire en date du 21 septembre 1882, du ministre par intérim des chemins de fer et canaux. représentant :—

Que le 27 de ce mois l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique a delivré un certificat (n° 12) constatant que depuis le 19 courant—date de son dernier certificat—la voie a été posée sur un nouveau parcours de 20 milles dans la division Est de la section du Centre,—ce qui fait en tout 421 milles de chemin achevé et équipé de façon à permettre le service des trains pour les fins de la circulation ;

Que le ministre soumet les détails suivants du dit certificat, à savoir :—

Valeur totale des travaux faits et des matériaux fournis jusqu'au 22 septembre 1882 :

481 milles à $10,000 par mille		$4,210,000 00
Moins d'éductions pour matériel, etc., reçu par la Cie, suivant l'évaluation n° 1 (sauf rectification)	$1,042,519 29	
Moins montant dont le remboursement a été différé en vertu de l'A. C. du 23 mai 1882	500,000 00	
	$542,579 29	
A ajouter avance sur rails, etc.. délivrés, et couverts par la présente évaluation, savoir ; pour 6,800 tonnes à $50,$340,000, dont 75 pour cent	255,000 00	797,519 29
		$3,412,480 71
Les livres du comptable du département établissant que sur ce montant il a déjà été payé		3,312,480 71
Ce qui laisse actuellement payable une balance de...		$200,000 00

Que le ministre représente de plus que la compagnie a aussi droit, à raison du nouveau parcours de 20 milles de chemin achevé, à une concession de terre au taux de 12,500 acres par mille, ce qui, au total, donne 250,000 acres sur lesquels le gouvernement a néanmoins à retenir un cinquième en vertu du contrat ;

Et que le ministre recommande que pouvoir soit donné de payer la dite somme de $200,000 à la compagnie.

Le comité est d'avis que le pouvoir voulu soit accordé.

JOHN J. McGEE.

A l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 30 septembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que le 27 de ce mois l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique a délivré un certificat constatant que depuis le 19 courant, date de son dernier certificat, la voie a été posée sur un nouveau parcours de la ligne dans la division Est de la section du Centre—ce qui fait en tout dans cette division 421 milles de chemin achevé et équipé de façon à permettre le service des trains pour les fins de la circulation sur cette ligne.

Voici quels sont les détails du présent certificat :—

Valeur totale des travaux faits et des matériaux fournis jusqu'au 22 septembre 1882 :—

421 milles à $10,000 par mille - - - -		$4,210,000 00
Moins déductions pour matériel, etc., reçu par la compagnie suivant l'évaluation n° 1 (sauf rectification) - - - - - -	$,1,042,579 29	
Moins montant dont le remboursement est différé en vertu de l'A. C. du 23 mai 1882 - - - -	500,000 00	
	$ 542,519 29	
Moins avance sur rails délivrés et couverts par cette évaluation, savoir, pour 6,800 tonnes à $50, $340,000, dont 75 pour cent........	255,000 00	
		797,519 29
		$3,412,480 71
Les livres du comptable du département établissent que sur ce montant il a déjà été payé la somme de - - - - - - - - -		3,212,480 71
Ce qui laisse actuellement payable une balance de...		$200,000 00

Je dois en conséquence demander que conformément à l'arrêté du conseil en date du 29 courant la dite somme de $200,000 soit payée à la compagnie.

Ainsi que le fait voir le présent certificat, la compagnie a aussi droit, à raison du nouveau parcours de 20 milles de chemin actuellement achevé, à une concession de 250,000 acres de terre, sur lesquels le gouvernement a néanmoins à retenir un cinquième en vertu du dit contrat.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, *secrétaire.*

J. L. MCDOUGALL, écr., auditeur général.

SECTION DU CENTRE.—*Subvention.*—*Evaluation n°* 13.

Evaluations antérieures - - - - -	421	milles.
Evaluation actuelle - - - - -	20	"
Total - - - - -	441	"

NOTE.—La présente évaluation ne comprend pas l'avance sur les rails non couverts par elle.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 9 octobre 1882.

Désignation des travaux; subvention en argent; n° du contrat; compagnie du C. C. P.

Situation topographique des travaux—à l'ouest de la rivière Rouge (section Centre).

Nom des entrepreneurs—la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Date du contrat—21 octobre 1880.

Evaluation des travaux faits et des matériaux fournis, conformément à ce contrat, depuis le début des opérations jusqu'au 30 septembre 1882.

Les travaux dont suit l'évaluation se font par autorité du département des chemins de fer et canaux, en vertu du contrat portant le numéro et la date ci-dessus, et aussi en vertu des lettres administratives nos 27816 et 28944.

Valeur totale des travaux faits et des matériaux fournis jusqu'au 30 septembre 1882:—

441 milles à $10,000 par mille.....		$4,410,000 00
Moins déduction pour matériel, etc., reçu par la compagnie suivant l'évaluation n° 1 (sauf rectification)........................	$1,042,519 29	
Moins montant dont le remboursement est différé en vertu de l'A C. du 23 mai 1882............	500,000 00	
	$542,519,29	
Moins avance sur rails, etc., délivrés et couverts par cette évaluation, savoir, pour 8.300 tonnes à $50, $415,000, dont 75 pour cent.	311,250 00	
		853,769 29
		$3,556,230 71

Mémoire.—Concession de terre:—

441 milles à 12,500 acres par mille . .	5,512,500 acres.
Moins un cinquième	1,102,500 "
	4,410,000 "

Ce qui précède est une évaluation exacte, préparée d'après les états transmis par James Dickey. Les quantités ainsi fournies ont été calculées aux prix du contrat, ou à ceux spécialement approuvés par les lettres administratives ci-dessus mentionnées.

J. R. CHAMBERLAIN.

J'ai examiné l'état sur lequel est basée la présente évaluation; j'ai vérifié les calculs et je suis convaincu que tous les travaux représentés comme faits ont été dûment autorisés par le département.

FRANCIS J. LYNCH, *préposé du bureau principal du C. C. P.*

Montant présentement certifié, $3,556,230.71. A déduire tous les paiements antérieurs.

COLLINGWOOD SCHREIBER, *ingénieur en chef, par F. J. L.*

Je certifie par les présentes que 441 milles de la division Est de la section du Centre du chemin de fer canadien du Pacifique sont achevés au point d'y permettre le service de trains réguliers, et suffisamment équipés pour les fins de la circulation sur cette voie.

COLLINGWOOD SCHREIBER, *par F. J. L.*

Mémoire.

OTTAWA, 9 octobre 1882.

Le soussigné a l'honneur de représenter :

Que le 9 courant l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique a délivré un certificat (n° 13) constatant que depuis le 27 du mois dernier—date de son dernier certificat—la voie a été posée sur un nouveau parcours de vingt milles dans la division Est de la section du Centre, ce qui fait en tout, dans cette division, 441 milles de chemin achevé et équipé de façon à y permettre le service de trains pour les fins de la circulation sur ce chemin.

Que le présent certificat contient les détails suivants, savoir :—

Valeur totale des travaux faits et des matériaux fournis jusqu'au 30 septembre 1882 :

441 milles à $10,000 par mille		$4,410,000 00
Moins déductions pour matériel, etc., reçu par la Cie., suivant l'évaluation n° 1 (sauf rectification	$1,042,519 29	
Moins montant dont le remboursement est différé en vertu de l'A.C. du 23 mai 1882	500,000 00	
	$542,519 29	
Moins avance sur les rails, etc., délivrés, et couverts par la présente évaluation, savoir, pour 8,300 tonnes à $50 par tonneau, $415,000, dont 75 pour cent (l'avance autorisée)	$311,250 00	
		$853,769 29
		$3,556,230 71
Les livres du comptable établissent que sur ce montant il a déjà été payé		3,412,480 71
Ce qui laisse actuellement payable une balance de		$143,750 00

Que la compagnie a de plus aussi droit, ainsi qu'indiqué par le présent certificat, pour le parcours additionnel de 20 milles de chemin actuellement achevé, à une concession de terre au taux de 12,500 acres par mille, ce qui, au total, donne 250,000 acres sur lesquels la compagnie a toutefois à retenir un cinquième en vertu du contrat.

Le soussigné recommande que pouvoir soit donné de payer la dite somme de $143,750.00 à la compagnie.

Respectueusement soumis,

J. H. POPE, *ministre par intérim des chemins de fer et canaux.*

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Honneur le délégué de Son Excellence le gouverneur général en conseil, le* 12 *octobre* 1882.

Vu le mémoire en date du 9 octobre 1882, exposant :—

Que le 9 courant l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique a délivré un certificat (n° 13) constatant que depuis le 17 du mois dernier—date de son dernier certificat—la voie a été posée sur un parcours additionnel de 20 milles dans la division Est de la section du Centre, ce qui fait en tout 441 milles de chemin achevé et équipé de façon à y permettre le service des trains pour les fins de la circulation sur ce chemin ;

Que le ministre soumet les détails suivants du présent certificat, savoir :

Valeur totale des travaux faits et des matériaux fournis jusqu'au 30 septembre 1882.

441 milles à $10,000 par mille......		$4,410,000 00
Moins déduction pour matériel, etc., reçu par la compagnie, suivant l'évaluation n° 1 (sauf rectification)................................	$1,042,519 29	
Moins montant dont remboursement est différé en vertu de l'A. C. du 23 mai 1882.........................	500,000 00	
	$542,519 29	
Moins avance sur rails, etc., délivrés et couverts par la présente évaluation, savoir, pour 8,300 tonnes à $50 par tonne, $415,000, dont 75 pour cent (l'avance autorisée,	311,250 00	
		$853,769 29
		$3,556,230 71
Les livres du comptable établissent que sur ce montant il a déjà été payé - - - - -		3,412,480 71
Ce qui laisse actuellement payable une balance de		$143,750 00

Que le ministre représente de plus que la compagnie a droit, ainsi qu'indiqué par le dit certificat, pour le parcours additionnel de 20 milles de chemin actuellement achevé, à une concession de terre au taux de 12,500 acres par mille,—ce qui, au total, donne 250,000 acres sur lesquels la compagnie a toutefois à retenir un cinquième en vertu du contrat.

Et que le ministre recommande que pouvoir soit donné de payer la dite somme de $143,750 à la compagnie ;

Le comité est d'avis que le pouvoir nécessaire soit donné.

Pour ampliation,

JOHN J. McGEE, *secrétaire.*

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 12 octobre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que le conseil a rendu un arrêté—dont une copie vous sera fournie par le bureau du conseil—autorisant le paiement, à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, de la somme de $143,750 pour un parcours additionnel de vingt milles de chemin maintenant achevé. Les détails de l'évaluation (n° 13) de l'ingénieur en chef, sur laquelle le paiement a été recommandé, font partie de cet arrêté.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, *secrétaire.*

J. L. McDOUGALL, écr., auditeur général.

SECTION DU CENTRE.—*Subvention.—Evaluation* n° 14.

Evaluations antérieures..	441	milles.
Evaluation actuelle........	20	"
Total..	461	"

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 17 octobre 1882.

Désignation des travaux; subvention en argent; n° du contrat; compagnie du C. C. P.

Situation topographique des travaux—à l'ouest de la rivière Rouge (section du Centre).

Nom des entrepreneurs,—la compagnie du C. C. P.

Date du contrat,—21 octobre 1882.

Evaluation des travaux faits et des matériaux fournis, conformément au contrat, depuis le début des opérations jusqu'au 7 octobre 1882.

Les travaux dont suit l'évaluation se font par autorité du département des chemins de fer et canaux, en vertu d'un contrat portant le numéro et la date ci-dessus, et aussi en vertu des lettres n[os] 27816 et 28944.

Valeur totale des travaux faits et des matériaux fournis jusqu'au 7 octobre 1882:—

461 milles à $10,000 par mille..........		$4,610,000 00
A ajouter avance sur rails; avance totale, 30,750 tonnes à $50, $1,537,500.00; 75 pour cent........	$1,153,125 00	
Moins, couvertes par la présente évaluation, 10,300 tonnes à $50, $515,000.00; 75 pour cent.........	386,250 00	
		766,875 00
		$5,376,875 00
Moins déduction pour matériel, etc., reçu par la compagnie suivant évaluation n° 1 (sauf rectification).	$1,042,519 29	
Moins montant dont le remboursement est différé en vertu de l'A. C. du 23 mai 1882.........................	500,000 00	
		542,519 29
		$4,834,355 71

Mémoire, concession de terre:—

461 milles à 12,500 acres par mille	5,762,500 acres.
Moins un cinquième..	1,152,500 "
	4,610,000

Ce qui précède est une évaluation exacte préparée d'après les états transmis par James Dickey. Les quantités ainsi fournies ont été calculées avec soin aux prix du contrat, ou à ceux spécialement approuvés par les lettres administratives ci-dessus mentionnées.

J. R. CHAMBERLAIN.

J'ai examiné l'état sur lequel est basée cette évaluation; j'ai vérifié les calculs, et je suis convaincu que tous les travaux représentés comme faits ont été dûment autorisés par le ministère.

FRANCIS J. LYNCH, *préposé du bureau principal du C.C.P.*

Montant total présentement certifié, $4,834,355.71. A déduire tous les paiements antérieurs.

COLLINGWOOD SCHREIBER, *ingénieur en chef.*

Je certifie par les présentes que 461 milles de la division Est de la section du Centre du chemin de fer canadien du Pacifique sont achevés de façon à y permettre le service de trains réguliers, et suffisamment équipés pour les besoins de la circulation de ce chemin.

COLLINGWOOD SCHREIBER, *par F.J.L.*

Mémoire. OTTAWA, 13 octobre 1882.

Le soussigné a l'honneur de représenter :—

Que le 12 courant l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique a délivré un certificat constatant que la voie a été posée sur un nouveau parcours de 20 milles dans la division Est de la section du Centre,— ce qui fait en tout dans la dite division, 461 milles achevés de façon à y permettre le service de trains, et équipés pour les besoins de la circulation.

Voici quels sont les détails de cette évaluation :

Valeur totale des travaux faits et des matériaux fournis jusqu'au 7 octobre 1882 :

461 milles à $10,000 par mille.......................... ..		$4,610,000 00
A ajouter avance sur rails,—avance totale 30,750 tonnes à $50, $1,537,500 ; 75 pour cent............	$1,153,125 00	
Moins, oouverts par la présente évaluation, 10,300 tonnes à $50, $515,-000 ; 75 pour cent......................	386,250 00	
		766,875 00
Moins déductions pour matériel, etc., reçu par la compagnie, suivant l'estimation nº 1 (sauf rectification)		$5,376,875 00
	1,042,519 29	
Moins montant dont le remboursement est différé par l'A. C. du 23 mai 1882....................................	500,000 00	542,519 29
		$4,834,355 71
Les livres du comptable de ce département établissent que sur ce montant il a déjà été payé..........		4,709,355 71
Ce qui laisse actuellement payable une balance de....		$125,000 00

La présente évaluation fait voir de plus que la compagnie a droit, pour les dits 20 milles de chemin, à sa concession de terre au taux de 12,500 acres par mille, ce qui, au total, donne 250,000 acres, moins un cinquième retenu suivant le contrat.

Le soussigné recommande que pouvoir soit donné de payer la dite somme de $125,000 à la compagnie.

Respectueusement soumis,

J. H. POPE, *ministre par intérim des chemins de fer et canaux.*

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Honneur le délégué de Son Excellence le gouverneur général en conseil, le* 14 *octobre* 1882.

Vu le mémoire, en date du 13 octobre 1882, du ministre par intérim des chemins de fer et canaux, exposant :—

Que le 12 courant, l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique a délivré un certificat constatant que la voie a été posée sur un nouveau parcours de 20 milles dans la division Est de la section du Centre, ce qui fait en tout, dans la dite division, 461 milles de chemin achevés et équipés de façon à y permettre le service de trains réguliers pour les fins de la circulation sur ce chemin ;

Que le ministre soumet les détails suivants du présent certificat, savoir :

Valeur totale des travaux faits et des matériaux fournis jusqu'au 7 octobre 1882 :

461 milles à $10,000 par mille.....		$4,610,000 00
A ajouter avance sur rails—avance totale, 30,750 tonnes à $50, $1,537,500 ; 75 pour cent.....	$1,153,125 00	
Moins, couvertes par la présente évaluation, 10,300 tonnes à $50, $515,000 ; 75 pour cent.....	386,250 00	
		766,875 00
		$5,376,875 00
Moins déductions pour matériel, etc., reçu par la compagnie, suivant l'estimation n° 1 (sauf rectification).....	1,042,519 29	
Moins montant dont le remboursement est différé par l'A. C. du 23 mai 1882.....	500,000 00	542,519 29
		$4,834,355 71
Les livres du comptable de ce département établissent que sur ce montant il a déjà été payé.....		4,709,355 71
Ce qui laisse actuellement payable une balance de...		$125,000 00

Que le ministre représente de plus que le dit certificat fait voir que la compagnie a droit, pour les dits 20 milles additionnels, à sa concession de terre au taux de 12,500 acres par mille, ce qui, au total, donne 250,000 acres, moins un cinquième à retenir suivant le contrat ;

Et que le ministre recommande que pouvoir soit donné de payer la dite somme à la compagnie.

Le comité est d'avis que le pouvoir nécessaire soit accordé.

Pour ampliation,

JOHN J. McGEE.

A l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 14 octobre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer qu'il a été rendu un arrêté du conseil autorisant de payer à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique une nouvelle somme de $125,000 pour un parcours additionnel de 20 milles de chemin, ce qui fait en tout 461 milles sur la division Est de la section du Centre.

Les détails de l'évaluation n° 14 de l'ingénieur en chef, sur laquelle le paiement de cette somme a été recommandé, font partie du dit arrêté dont une copie vous sera transmise par le bureau du Conseil privé.

Je dois vous prier de vouloir bien effectuer le paiement en question.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, *secrétaire.*

J. L. McDOUGALL, écr., auditeur général.

OTTAWA, 16 octobre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer, par ordre, qu'un arrêté du conseil en date du 12 courant renferme la clause suivante :

" Le ministre représente de plus que d'après le dit certificat la compagnie a aussi le droit, pour le parcours additionnel de 20 milles maintenant achevé, à sa concession de terre au taux de 12,500 acres, ce qui, au total, donne 250,000, moins un

cinquième retenu par le gouvernement." De plus, qu'un arrêté du conseil en date du 14 courant, contient la clause suivante : " Le ministre représente de plus que le certificat actuel fait voir que la compagnie a droit pour le parcours additionnel de 20 milles de chemin achevé, à sa concession de terre au taux de 12,500 acres par mille, ce qui fait en tout 250,000 acres, moins un cinquième retenu en vertu du contrant.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, *secrétaire*

J. L. McDougall, écr, auditeur général.

Section du Centre.—*Subvention.*—*Evaluation* n° 15.

Evaluations antérieures	461 milles
Evaluation actuelle	20 "
Distance totale	481 "

Chemin de fer canadien du Pacifique.
Bureau de l'ingénieur en chef, Ottawa, 17 octobre 1882.

Désignation des travaux ; subvention en argent ; n° du contrat ; Cie du C. C. P.

Situation topographique de travaux—à l'ouest de la rivière Rouge (section du Centre.)

Nom des entrepreneurs—la cie du C. C. P.

Date du contrat, 21 octobre 1880.

Evaluation des travaux faits et des matériaux fournis, conformément à ce contrat, depuis le commencement des opérations jusqu'au 17 octobre 1882.

Les travaux dont suit l'évaluation se font par autorité du ministère des chemins de fer et canaux, en vertu du contrat portant le numéro et la date ci-dessus, et aussi en vertu des lettres n°27816 et 28944.

Valeur totale des travaux faits et des matériaux fournis jusqu'au 17 octobre 1882 :

481 milles à $10,000		$4,810,000 00
A ajouter avance sur rails ; avance totale, 30,750 tonnes à $50, $1,537,500, dont 75 pour cent	$1,153,125 00	
Moins couverts par la présente évaluation, 12,300 tonnes à $50, $615,000, dont 75 pour cent	461,250 00	
		$691,875 00
		$5,501,875 00
Moins déductions pour matériel, etc., reçu par la compagnie, suivant l'évaluation n° 1 (sauf rectification)	$1,042,419 29	
Moins montant dont le remboursement est différé en vertu de l'A. C. du 23 mai 1882	500,000 00	
		542,519 29
		$4,959,355 71

Mémoire.—Concession de terre :—

481 milles à 12,500 acres par mille	6,012,500 acres.
Moins un cinquième	1,202,500 "
	4,810,000

Ce qui précède est une évaluation exacte préparée d'après les états transmis par James Dickey. Les quantités ainsi fournies ont été calculées avec soin aux prix du contrat, ou à ceux spécialement acceptés par les lettres administratives ci-dessus mentionnées.

J. R. CHAMBERLAIN.

J'ai examiné l'état sur lequel est basée la présente évaluation; j'ai aussi vérifié les calculs, et je suis convaincu que tous les travaux représentés comme faits ont été dûment autorisés par le ministère des travaux publics.

FRANCIS J. LYNCH, *préposé au bureau principal du C. C. P.*

Montant total présentement certifié, $4,959,355.71. A déduire tous les paiements antérieurs.

COLLINWOOD SCHREIBER, *ingénieür en chef, par F. J. L.*

Je certifie par les présentes que 481 milles de la division Est de la section du Centre du chemin de fer canadien du Pacifique sont achevés au point d'y permettre le service de trains réguliers, et qu'ils sont suffisamment équipés pai les besoins de la circulation.

COLLINGWOOD SCHREIBER, *par F. J. L.*

Mémoire. OTTAWA, 17 octobre 1882.

Le soussigné a l'honneur de représenter que le 17 courant l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique a délivré un certificat (n° 15) constatant que la voie a été posée sur un nouveau parcours de 20 milles de la division Est de la section du Centre,—ce qui fait en tout, dans cette division, 481 milles de chemin achevé de façon à y permettre le service des trains réguliers,—et suffisamment équipés pour faire face aux besoins de la circulation.

Les détails de cette évaluation sont comme suit, savoir :—

Valeur totale des travaux faits et des matériaux fournis jusqu'au 17 octobre 1882:

481 milles à $10,000 par mille - - -	$4,810,000 00	
A ajouter avance sur rails: avance totale, 30,750 tonnes à $50, $1,537,500, dont 75 pour cent - - - -	$1,153,125 00	
Moins, couverts par la présente évaluation, 12,300 tonnes à $50, $615,000, dont 75 pour cent - - - -	461,250 00	
		691,875 00
		$5,501,875 00
Moins déduction pour matériel reçu par la compagnie, suivant l'évaluation n° 1 (sauf rectification) - - -	$1,042,519 29	
Moins montant dont le paiement a été différé par l'A. C. du 23 mai 1882 - -	500,000 00	
		542,519 29
		$4,959,355 71
Les livres du comptable du département établissent que sur ce montant il a été payé - -		4,834,355 71
Ce qui laisse actuellement payable une balance de		$125,000 00

Le présent certificat indique de plus que la compagnie a droit, pour les dits 20 milles, à sa concession de terre au taux de $12,500 acres par mille,—ce qui, au total, donne 250,000 acres, sur lesquels il y a un cinquième à retenir en vertu du contrat.

Le soussigné recommande que pouvoir soit donné de payer la dite somme de $125,000 à la compagnie.

Respectueusement soumis,

J. H. POPE, *ministre par intérim des chemins de fer et canaux.*

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Honneur le delégué de Son Excellence le gouverneur général en conseil, le* 19 *octobre* 1882.

Vu le mémoire en date du 17 octobre 1882, du ministre par intérim des chemins de fer et canaux, exposant :—

Que le 17 courant l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique a délivré un certificat (n° 15) contatant que la voie a été posée sur un nouveau parcours de 20 milles de la division Est de la section du Centre,—ce qui fait en tout, dans cette division, 481 milles de chemin achevés de façon à y permettre le service des trains réguliers et suffisamment équipés pour faire face aux besoins de la circulation.

Que les détails de la dite évaluation sont comme suit, savoir :—

Valeur totale des travaux faits et des matériaux fournis jusqu'au 17 octobre 1882 :

481 milles à $10,000 par mille - - - - -		$4,810,000 00
A ajouter avance sur rails : avance totale, 30,750 tonnes à $50—$1,037,500, dont 75 pour cent - - - -	$1,153,125 00	
Moins, couverts par la présente évaluation, 12,300 tonnes à $50—$615,000, dont 75 pour cent - - - -	461,250 00	
		691,875 00
		$5,501,875 00
Moins déduction pour matériel reçu par la compagnie, suivant l'évaluation n° 1 (sauf rectification) - - -	$1,042,519 29	
Moins montant dont le paiement a été différé par l'A. C. du 23 mai 1882 - -	500,000 00	
		542,519 28
		$4,959,355 71
Les livres du comptable du département établissent que sur ce montant il a été payé - - -		4,834,355 71
Ce qui laisse actuellement payable une balance de		$125,000 00

Que de plus le dit certificat fait voir que la compagnie a droit, pour les dits 20 milles, à sa concession de terre au taux de 12,500 acres par mille, ce qui, au total, donne 250,000 acres, moins un cinquième à retenir en vertu du contrat.

Et que ministre recommande que pouvoir soit donné de payer la dite somme de $125,000 à la compagnie ;

Le comité recommande que le pouvoir voulu soit accordé.

Pour ampliation.

JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

27—6½

OTTAWA, 19 octobre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer qu'il a été rendu un arrêté du conseil autorisant le paiement à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, de la somme de $125,000 pour une nouvelle longueur de 20 milles de chemin, sur la division Est de la section du Centre, achevée et équipée de manière à permettre le service des trains. Cet arrêté est basé sur un certificat (n° 15) de l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique, en date du 17 courant, et il en donne tous les détails. Je dois, en conséquence, vous prier d'effectuer le paiement de la somme ci-dessus mentionnée.

D'après ce certificat, la compagnie a aussi droit, pour les vingt nouveaux milles en question, à sa concession de terre au taux de 12,500 acres par mille, ce qui donne un total de 250,000 acres, moins un cinquième à retenir en vertu du contrat ; et le département de l'intérieur a été prévenu en conséquence, afin que les mesures nécessaires soient prises pour livrer cette étendue de terre à la compagnie.

A. P. BRADLEY, *secrétaire.*

J. L. MCDOUGALL, écr., auditeur général.

SECTION DE L'EST—*Subvention—Evaluation* n° 1—*Total,* 20 *milles.*

Montant pour lequel il a été donné des certificats, jusqu'à cette date:

Section de l'Est..	$ 307,692 20
Section du Centre	4,959,355 71
Total	$5,267,047 91

CHEMIN DE FERDANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 23 octobre 1882.

Désignation des travaux; subvention en argent, n° du contrat; compagnie du C. C. P.

Situation topographique des travaux—section de l'Est, de Callander au point de raccordement avec la partie en voie de construction entre le lac Supérieur et Selkirk.

Nom des entrepreneurs—compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Date du contrat—21 octobre 1880.

Evaluation des travaux faits et des matériaux fournis, conformément au présent contrat, depuis le commencement des opérations jusqu'au 23 octobre 1882.

Les travaux dont suit l'évaluation se font par autorité du ministère des chemins de fer et canaux, en vertu du contrat portant le numéro et la date ci-dessus, et aussi en vertu des lettres nos 27816 et 28944.

Valeur totale des travaux faits et des matériaux fournis jusqu'au 23 octobre 1882 :—

20 milles à l'ouest de Callander à $15,384,61	$307,692 20

Mémoire—Concession de terre :—

20 milles à 9,615.35 acres par mille	192,307 00 acres
Moins un cinquième	38,461 40 "
	153,845 60

Ce qui précède est une évaluation exacte préparée d'après les états transmis par Thomas Ridout. Les quantités ainsi fournies ont été calculées avec soin aux prix du contrat, ou à ceux spécialement approuvés par les lettres administratives ci-dessus mentionnées.

L. K. JONES.

J'ai examiné l'état sur lequel est basée cette évaluation ; j'ai aussi vérifié les calculs, et je suis convaincu que tous les travaux représentés comme faits ont été dûment autorisés par le ministère.

FRANCIS J. LYNCH, *préposé du bureau principal du C.C.P.*

Montant total présentement certifié—$307,692.20. A déduire tous les paiements antérieurs.

COLLINGWOOD SCHREIBER, *ingénieur en chef.*

Je certifie par les présentes que 20 milles de la section de l'Est du chemin de fer canadien du Pacifique sont achevés au point d'y permettre le service des trains, et qu'ils sont suffisamment équipés pour les besoins de la circulation.

COLLINGWOOD SCHREIBER.

Mémoire : OTTAWA, 25 octobre 1882.

Le soussigné a l'honneur de représenter :—

Que le 23 courant l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique a délivré un certificat (n° 1) constatant que sur la section de l'est de ce chemin de fer, il a été achevé et équipé, de manière à y permettre le service des trains, une longueur de 20 milles à l'ouest de Callander,—lequel certificat contient les détails suivants, savoir : Valeur totale des travaux faits et des matériaux fournis jusqu'au 23 octobre 1882 (20 milles, à l'ouest de Callander, à $15,384.61 par mille), $307,692.20.

Que le dit certificat fait voir de plus que la compagnie a droit de recevoir, pour les 20 milles ainsi achevés, sa concession de terre au taux de 9,615.35 acres par mille, ce qui fait en tout 192,307 acres, sur lesquels il y a à retenir un cinquième en vertu du contrat.

Le soussigné recommande que pouvoir soit donné de payer la somme couverte par le présent certificat, savoir $307,692,20.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER, *ministre des chemins de fer et canaux.*

RAPPORT *d'un comité du Conseil privé approuvé par Son Honneur le délégué de Son Excellence le gouverneur général en conseil, le* 26 *octobre* 1882.

Vu le mémoire en date du 25 octobre 1882, du ministre des chemins de fer et canaux, exposant :—

Que le 23 courant l'ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique a délivré un certificat (n° 1) constatant que sur la section de l'Est de ce chemin de fer il a été achevé et équipé, de manière à y permettre le service des trains, une longueur de 20 milles à l'ouest de Callander ;

Que les détails du dit certificat sont comme suit, savoir :

" Valeur totale des travaux faits et matériaux fournis jusqu'au 23 octobre 1882 ; 20 milles, à l'ouest de Callander, à $15,384.61 par mille, $307,692.24 " ;

Que le certificat en question fait voir de plus que la compagnie a droit de recevoir, pour les 20 milles de chemin ainsi achevés, sa concession de terre au taux de 9,615.35 acres par mille, ce qui fait en tout 192,307 acres, sur lesquels il y a à retenir un cinquième en vertu du contrat.

Et que le ministre recommande que pouvoir soit donné de payer la somme couverte par le présent certificat, savoir $307,692.20,

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation du gouverneur général en conseil.

Pour ampliation,

JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 26 octobre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer qu'il a été rendu un arrêté du conseil, basé sur un certificat (n° 1) de l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique, autorisant le paiement—à la compagnie—de la somme de $307,692.20 pour 20 milles de chemin, à l'ouest de Callander, au taux de $15,384.61 par mille.

D'après le certificat en question, la compagnie a aussi droit, pour les dits 20 milles de chemin, à sa concession de terre au taux de 9,615.35 acres par mille, ce qui donne un total de 192,307 acres, moins un cinquième retenu en vertu du contrat.

Je dois en conséquence demander que la subvention première soit payée à la compagnie ainsi qu'autorisé.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, *secrétaire.*

J. L. McDOUGALL, écr., auditeur général.

AVANCE SUR RAILS.

600 tonnes à $50 - - - - - - - - -	$30,000
75 pour cent - - - - - - - - - -	22,500

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 23 octobre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de demander une nouvelle avance sur les rails et attaches importés au Manitoba depuis la date de la dernière avance, et vous m'obligerez en accordant immédiatement votre attention à cette affaire.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

A A. P. BRADLEY, écr., secrétaire, chemins de fer et canaux.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 25 octobre 1882.

MONSIEUR,—La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ayant demandé une avance sur des rails d'acier, etc., qu'elle a actuellement en dépôt le long de la ligne du dit chemin (rapport du 14 courant, de M. Dickey, compris), j'ai l'honneur de faire le rapport suivant :

En outre des 6,797 tonnes de rails d'acier et attaches cédés en vertu du contrat et non encore payés, et de ceux sur lesquels une avance a déjà été faite, la compagnie en a présentement en dépôt 600 autres tonnes, sur lesquelles elle paraît avoir droit à une avance comme suit, en vertu du contrat, savoir :

600 tonnes à $50 - - - - - - - - -	$30,000
Dont 75 pour cent - - - - - - - - -	22,500

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER.

A A. P. BRADLEY, écr., secrétaire, chemin de fer et canaux.

Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique—Avance sur rails.

Date.	Désignation.	Rails en dépôt.		Rails posés.		Avance.
		Tonn'x	Livres.	Tonn'x	Livres.	
1882.						$
23 fév...	Rapport de M. Dickey (à l'extrémité de la voie)	7,653	576			
23 do...	Sur la ligne *via* Stonewall jusqu'à la Jonction	4,475				
23 do...	Moins, transportés à la Cie en vertu d'un contrat, et non encore payés			6,797		
5 juin.	Rapport de M. Dickey	8,168	1,938			
9 do.	Moins.subv. pour les 40 m. à l'O. du Creek Plat			4,000		
10 do.	Rapport de M. Dickey	633	124			
10 do.	Moins, subvention pour la 3e sect de 20 milles			2,000		
20 do.	Rapport de M. Dickey	2,039	1,038			
8 juill't	do do	3,715	370			
15 do	do do	6,142	1,282			
15 do	do do	3,558	270			
15 do	Moins, subvention pour la 4e sect. de 20 milles			2,000		
21 do	Rapport de M. Dickey	6,502	1,416			
26 do	Moins, subvention pour la 5e sect. de 20 milles			2,000		
31 do	Rapport de M. Dickey	3,368	1,330			
31 do	Moins, subvention pour la 6e sect. de 20 milles			2,000		
10 août.	Rapport de M. Dickey	1,595	820			
10 do.	Moins, subv. pour les 7e et 8e sects. de 20 milles			4,000		
15 do.	Rapport de M. Dickey	1,239	1,610			
22 do.	Moins, subvention pour la 9e sect. de 20 milles			2,000		
24 do.	Rapport de M. Dickey	1,686	170			
26 do.	Moins, subvention pour la 10e sect. de 20 milles			2,000		
31 do.	Rapport de M. Dickey	3,068	1,158			
11 sept.	do do	2,532	510			
11 do.	Moins, subvention pour la 11e sect. de 20 milles			2,000		
11 do.	do 12e do			2,000		
11 do.	Moins posés, South-Western			802	288	
16 do.	Rapport de M. Dickey	2,835	1,210			
16 do.	Moins posés, South-Western			1,020	1,760	
25 do.	Rapport de M. Dickey	1,780	1,100			
25 do.	Moins posés, South-Western			519	1,360	
27 do.	Moins, subvention pour la 13e sect. de 20 milles			2,000		
2 oct...	Rapport de M. Dickey	480	2,220			
2 do.	Moins posés, South-Western			931	1,680	
2 do.	do Stonewall et Portage-la-Prairie			636		
9 do.	Moins, subvention pour la 14e sect. de 20 milles			2,000		
12 do.	do 15e do			2,000		
16 do.	Rapport de M. Dickey	995	1,050			
16 do.	Moins posés, South-Western			1,033		
16 do.	do Stonewall et Portage-la-Prairie			168	400	
17 do.	Rapport de M. Dickey	1,103	630			
17 do.	Moins posés, South-Western			1,262	480	
17 do.	Moins, subvention pour la 16e sect. de 20 milles			2,000		
24 do.	Rapport de M. Dickey	1,503	1,740			
24 do.	Moins posés, South-Western			837	1,520	
		65,078	492	46,008	768	
	Moins—Rails posés	46,008	768			
		19,069	1,874			
	Avance— Tonneaux.					
8 mai.	5,000					187,500
20 juin.	5,000					187,500
20 juill't	10,000					375,000
22 do	8,000					300,000
1er août.	1,400					52,500
15 do.	1,350					50,625
25 oct...	600					22,500
	31,350					1,175,625
	Moins—Déductions—					
	Evaluation n° 5 2,000					
	do n° 7 2,500					
	do n° 8 2,000					
	do n° 9 300					

COMPAGNIE du chemin de fer canadien du Pacifique—Avance sur rails—*Suite.*

Date.	Désignation.			Rails en dépôt.		Rails posés.		Avance.
				Tonn'x.	Livres.	Tonn'x.	Livres.	
1882.								
	MOINS—Déductions—							
	Evaluation nº 13..............	1,500		....	....	....	....	....
	do nº 14..............	2,000		....	....	....	....	....
	do nº 15..............	2,000		....	....	....	....	....
			12,300	....	....	....	....	461,250
				19,050	....	....	....	....
	Balance..............................			19	1,874	....	....	714,375

Mémoire. OTTAWA, 26 octobre 1882.

Le soussigné a l'honneur de représenter :

Que le 23 courant la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a demandé une avance sur une nouvelle quantité de rails et attaches importés dans le Manitoba, depuis la date de la dernière avance.

Qu'un rapport reçu de l'ingénieur en chef, en date du 25 courant, avec un état qui l'accompagne, établit qu'en outre des 6,797 tonnes cédées en vertu du contrat et non encore payées, et des matériaux sur lesquels une avance a déjà été faite, la compagnie en a actuellement en dépôt 600 autres tonnes sur lesquelles elle paraît avoir droit, en vertu du dit contrat, à une avance comme suit, savoir :

600 tonnes à $50 - - - - - - - - -	$30,000
Dont 75 pour cent - - - - - - - - - -	22,500

Que d'après l'état soumis par l'ingénieur en chef on voit que, en comptant les 600 tonnes en question, la compagnie se trouve avoir reçu aujourd'hui :

Sur 31,350 tonnes	$1,175,625
Dont ont été posées sur la voie 12,300 tonnes, pour lesquelles il a été déduit..	461,250
Ce qui laisse en dépôt mais non encore posées, 19,050 tonnes	$714,375

Le soussigné recommande que pouvoir soit donné d'avancer la somme demandée, savoir $22,500.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER, *ministre des chemins de fer et canaux.*

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Honneur le délégué de Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 27 octobre* 1882.

Vu le mémoire en date du 26 octobre 1882, du ministre des chemins de fer et canaux, exposant :

Que le 23 courant la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a demandé une avance sur une nouvelle quantité de rails et attaches importés dans le Manitoba depuis la date de la dernière avance ;

Qu'un rapport reçu de l'ingénieur en chef, en date du 25 courant, avec l'état qui l'accompagne, établit qu'en outre des 6,797 tonnes cédées en vertu du contrat et non

encore payées, et de celles sur lesquelles une avance a déjà été faite, la compagnie en a actuellement en dépôt 600 autres tonnes sur lesquelles elle paraît avoir droit, en vertu du dit contrat, à une avance comme suit, savoir :

600 tonnes à $50	$30,000
Dont 75 pour cent	22,500

Que d'après l'état soumis par l'ingénieur en chef, l'on voit que, en comptant les 600 tonnes en question, la compagnie se trouve avoir reçu aujourd'hui :

Sur 31,350 tonnes	$1,175,625
Dont ont été posées sur la voie 12,300 tonnes pour lesquelles il a été déduit	461,250
Ce qui laisse en dépôt 19,050 tonnes sur lesquelles l'avance a été faite, mais qui ne sont pas encore posées	$714,375

Et que le ministre recommande que pouvoir soit donné d'avancer la dite somme de $22,500 :

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

Pour ampliation,

JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 18 novembre 1882.

MONSIEUR,—La lettre administrative n° 29942 m'ayant été soumise, j'ai l'honneur de faire le rapport suivant :

Le relevé des rails devrait être en tonnes de 2,240 lbs, tandis que notre inspecteur a pris les quantités délivrées par la compagnie du chemin de fer du Pacifique le long de la ligne, sur les états que la douane avait faits des rails passés à Saint-Vincent.

L'inspecteur a découvert tout récemment que les états de la douane donnaient le compte des rails en tonnes de 2,000 lbs., tandis que ce bureau était sous l'impression qu'il s'agissait de tonnes de 2,400 lbs. chacune.

Vu que des avances ont été faites de temps à autre à la compagnie, sur ces rails, conformément au paragraphe C de la section 9 de son contrat, l'erreur ci-dessus a été cause que la compagnie a touché un montant plus considérable que celui auquel elle avait droit.

Le 13 courant, j'ai eu l'honneur de transmettre au département un état de ce surévaluation, avec le certificat n° 17, qui couvre la subvention acquise jusqu'au 521e mille à l'ouest de Winnipeg.

Voici l'état soumis :

Total des rails en dépôt suivant les états corrigés de M. Dickey	60,405	tonnes.
Moins rails posés	49,340	"
Rails sur lesquels la compagnie a droit à une avance	11,165	"
Quantité réelle sur laquelle la compagnie a actuellement une avance	14,450	"
Avance en trop	3,385	"

Depuis la date de l'état ci-dessus j'ai reçu le certificat de notre inspecteur pour une nouvelle quantité de rails qui sont passés à Saint-Vincent pour l'usage du chemin de fer canadien du Pacifique. Par les derniers états le compte-rendu est comme suit :

Total des rails en dépôt, d'après les états corrigés de M. Dickey	62,723	tonneaux.
Moins rails posés	49,340	"
Rails sur lesquels la compagnie a droit à une avance.	13,383	"
Quantité réelle sur laquelle une avance a été faite.	14,450	"
Surévalué à la date du dernier rapport, 14 novembre 1882.	1,067	

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER.

A. P. Bradley, écr., secrétaire des chemins de fer et canaux.

Section du Centre.—*Subvention.—Evaluation n°* 16.

Evaluations antérieures	481 milles.
Présente évaluation	20 "
Total	501

Montant couvert par certificats jusqu'à ce jour :—

Section de l'Est	$307,692 20
Section du Centre	5,626,875 00
Total	$5,934,567 20

Chemin de fer canadien du Pacifique,
Bureau de l'ingénieur en chef, Ottawa, 31 octobre 1882.

Désignation des travaux; subvention en argent; numéro du contrat; compagnie du C. C. P.

Situation topographique des travaux, à l'ouest de la rivière Rouge (section du Centre).

Nom des entrepreneurs, la compagnie du C. C. P.

Date du contrat, 21 octobre 1880.

Evaluation des travaux faits et des matériaux fournis, conformément à ce contrat, depuis le commencement des opérations jusqu'au 30 octobre 1882.

Les travaux dont suit l'évaluation se font par autorité du ministère des chemins de fer, en vertu du contrat portant le numéro et la date ci-dessus, et aussi en vertu des lettres n°s 27816 et 28944.

Valeur totale des travaux faits et des matériaux fournis jusqu'au 30 octobre 1882 :—

501 milles à $10,000		$5,010,000 00
A ajouter avance sur rails :		
Avance totale, 30,750 tonnes à $50, $1,537,500, dont 75 pour cent	$1,153,125 00	
Moins couvertes par la présente évaluation, 14,300 tonnes à $50, $715,000, dont 75 pour cent	536,250 00	
		616,875 00
		$5,626,875 00
Moins déductions pour matériel, etc., reçu par la compagnie, suivant l'estimation n° 1 (sauf rectification).	$1,042,519 29	
Moins montant dont le paiement est différé en vertu de l'A. C. du 23 mai 1882	500,000 00	
	$542,519 29	

Concession de terre pour la section du Centre :—

501 milles à 12,500 acres par mille	6,262,500	acres.
Moins un cinquième	1,252,500	"
	5,010,000	

Ce qui précède est une évaluation exacte, préparée d'après des états transmis par James Dickey. Les quantités ainsi fournies ont été calculées avec soin aux prix du contrat, ou à ceux spécialement approuvés par les lettres administratives ci-dessus mentionnées.

J. R. CHAMBERLAIN.

J'ai examiné l'état sur lequel est basée la présente évaluation ; j'ai aussi vérifié les calculs et je suis persuadé que les travaux représentés comme faits ont été dûment autorisés par le ministère.

FRANCIS J. LYNCH, *préposé du bureau principal du C. C. P.*

Montant total vérifié jusqu'ici,—$5,626,875. A déduire tous les paiements antérieurs.

COLLINGWOOD SCHREIBER, *ingenieur en chef.*

Je certifie par les présentes que 501 milles de la division Est, section du Centre du chemin de fer canadien du Pacifique, sont achevés de façon à y permettre le service des trains réguliers, et qu'ils sont suffisamment équipés pour les besoins de la circulation sur ce chemin.

COLLINWOOD SCHREIBER.

(Mémoire.) OTTAWA, 31 octobre 1882.

Le soussigné a l'honneur de représenter que le 30 courant, l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique à délivré un certificat (n° 16) constatant que sur la division Est de la section du Centre du dit chemin, un nouveau parcours de 20 milles a été achevé et équipé de façon a y permettre le service des trains réguliers,—ce qui fait en tout, dans cette division, 501 milles.

Voici les détails du présent certificat, savoir :

Valeur totale des travaux faits et des matériaux fournis jusqu'au 30 octobre 1882 :

501 milles à $10,000 par mille		$5,010,000 00
Moins avance sur rails ; avance totale, 35,750 tonnes à $50, $1,537,503, dont 75 pour cent	$1,153,125 00	
Moins, couvertes par la présente évaluation, 14,300 tonnes à $50, 715,000, dont 75 pour cent	536,250 00	
		616,875 00
		$5,626,875 00
Moins déductions pour matériel, etc., reçu par la compagnie, suivant l'évaluation n° 1 (sauf rectication.)	$1,042,519 29	
Moins montant dont le paiement est différé en vertu de l'A. C. du 23 mai 1882.	500,000 00	542,519 29
		$5,084,355 71
Les livres du comptable du département établissent que sur ce montant il a déjà été payé		4,959,355 71
Ce qui laisse actuellement payable une balance de		$125,000,00

Y compris le présent certificat, la compagnie aura touché —

Pour la section de l'Est (20 milles) - - -	$307,692 20
Pour la section du Centre (division Est,) 501 milles -	5,084,355 71
	$5,392,047 91

Le présent certificat établit en outre que la compagnie a droit pour les 20 milles en question, de recevoir sa concession de terre au taux de 12,500 acres par mille, ce qui, au total, donne 250,000 acres, moins une retene d'un cinquième exercée en vertu du contrat.

Le soussigné recommande que pouvoir soit donné de payer à la compagnie, sur le présent certificat, la susdite somme de $125,000.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER, *ministre des chemins de fer et canaux*

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé approuvé par Son Honneur le délégué de Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 3 *novembre* 1882.

Vu le mémoire en date du 31 octobre 1882, du ministre des chemins de fer et canaux, exposant :

Que le 30 de ce mois l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique a délivré un certificat (n° 16) constatant que la voie a été posée sur un nouveau parcours de 20 milles de la division Est, section du Centre du dit chemin, ce qui fait en tout, dans cette division, 501 milles de chemin achevé et équipé de manière à y permettre le service de trains réguliers.

Que les détails du dit certificat sont comme suit, savoir :

Valeur totale des travaux faits et des matériaux fournis jusqu'au 30 octobre 1882

501 milles à $10,000 par mille - - - -			$5,010 000 00
Moins avance sur rails; avance totale, 30,750 tonnes à $50, $1,537,500, dont 75 pour cent -	$1,153,125 00		
Moins, couvertes par la présente évaluation, 14,300 tonnes à $50, $715,000 tonnes, dont 75 pour cént - - - - - - -	536,250 00	$616,875 00	
			$5,626,875 00
Moins déduction pour matériel, etc., reçu par la compagnie suivant l'évaluation n° 1 (sauf rectification) - - - -	$1,042,519 29		
Moins montant dont le paiement est différé en vertu de l'A. C. du 23 mai 1882 - -	500,000 00		
			542,519 29
			$5,084,355 71
Les livres du comptable du département établissent que sur ce montant il a déjà été payé - - - - - - - - - - -			4,959,355 71
Ce qui laisse actuellement payable une balance de - -			$125,000 00

Y compris le présent certificat, la compagnie aura touché :—

Pour la section de l'Est (20 milles) - - - - -	$307,692 20
Pour la section du Centre (division est) 501 milles - -	5,084,355 91
	$5,392,047 00

Que d'après le certificat en question la compagnie a droit en outre pour les 20 milles en question, de recevoir sa concession de terre au taux de 12,500 acres par mille, ce qui, au total, donne 250,000 acres, moins une retenue d'un cinquième exercée en vertu du contrat.

Et que le ministre recommande que pouvoir soit donné de payer à la compagnie cette somme de $125,000.

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE.

A l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 3 novembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que le Conseil a rendu un arrêté autorisant le paiement de la somme de $125,000 à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour un nouveau parcours de 20 milles de chemin dans la division Est de la section du Centre, qui, d'après le certificat n° 16 de l'ingénieur en chef, est achevé et équipé de manière à y permettre le service des trains, ce qui fait en tout, pour cette division, 501 milles de chemin ainsi achevé.

Je dois en conséquence demander que cette somme soit payée à la compagnie.

Le certificat ci-dessus établit en outre que la compagnie a droit, à raison de 20 milles de chemin en question, de recevoir sa concession de terre au taux de 12,500 acres par mille, soit un total de 250,000 acres, moins une retenue d'un cinquième exercée en vertu du contrat. Ce fait a été notifié au département de l'intérieur.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, *secrétaire.*

A J. L. McDOUGALL, écr., auditeur général.

Section du Centre—Subvention—Evaluation n° 17.

Evaluations antérieures	501	milles.
Présente évaluation	20	"
Total	521	"

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 13 novembre 1882.

Totalité des rails en dépôt d'après l'état corrigé de M. Dickey	60,405	tonnes.
Moins rails posés	49,340	"
Rails sur lesquels la compagnie a droit à une avance	11,165	"
Quantité réelle sur laquelle la compagnie a actuellement une avance	14,450	"
Avance en trop sur	3,385	"

Cette avance en trop est due à ce que l'inspecteur a pris les états de la douane comme donnant la quantité des rails en tonnes de 2,400 lbs, tandis qu'ils les donnaient en tonnes de $2,000 lbs seulement.

COLLINGWOOD SCHREIBER, *par F.J.L.*
Le secrétaire des chemins de fer et canaux.

Montant total vérifié jusqu'à ce jour—section de l'Est.	$ 307,692 20
" " " " du Centre	5,751,875 00
	$6,059,567 20

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 11 novembre 1882.

Désignation des travaux ; subvention en argent ; n° du contrat ; Cie du C.C.P.

Situation topographique des travaux,—à l'ouest de la rivière Rouge (section du Centre.)

Nom des entrepreneurs,—la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Date du contrat,—21 octobre 1880.

Evaluation des travaux faits et des matériaux fournis, conformément au contrat, depuis le commencement des opérations jusqu'au 8 novembre 1882.

Les travaux dont suit l'évaluation se font par autorité du ministère des chemins de fer et canaux, en vertu du contrat portant le numéro et la date ci-dessus, et aussi en vertu des lettres nos 27816 et 28944.

Valeur totale des travaux faits et des matériaux fournis jusqu'au 8 novembre 1882 :

521 milles à $10,000 par mille		$5,210,000 00
A ajouter avance sur rails : avance totale, 30,750 tonnes à $50, $1,537,500, dont 75 pour cent	$1,153,125 00	
Moins, couvertes par la présente évaluation, 16,300 tonnes à $50, $815,000, dont 75 pour cent	611,250 00	
		$541,875 00
		$5,751,875 00
Moins déductions pour matériel, etc., reçu par la compagnie, suivant l'évaluation n° 1 (sauf rectification)	$1,042,519 29	
Moins montant dont le paiement est différé par l'A. C. du 23 mai 1882.	500,000 00	
	$542,519 29	

Mémoire.—Concession de terre :

521 milles à 12,500 acres par mille	6,512,500 acres.
Moins un cinquième	1,302,500 "
	5,210,000 "

Ce qui précède est une évaluation exacte, préparée d'après les états transmis par James Dickey. Les quantités ainsi fournies ont été calculées avec soin aux prix du contrat ou à ceux spécialement approuvés par les lettres administratives ci-dessus mentionnées.

J. R. CHAMBERLAIN.

J'ai examiné l'état sur lequel est basée la présente évaluation ; j'ai aussi vérifié les calculs, et je suis persuadé que tous les travaux représentés comme faits ont été dûment autorisés par le ministère.

FRANCIS J. LYNCH, *préposé du bureau pincipal du C. C. P.*

Montant total présentement certifié—$5,750,875. A déduire tous les paiements antérieurs.

COLLINGWOOD SCHREIBER, *ingénieur en chef.*

Je certifie par les présentes que 521 milles de la division Est de la section du Centre du chemin de fer canadien du Pacifique sont achevés de manière à y permettre le service des trains réguliers, et suffisamment équipés pour faire face aux besoins de la circulation sur ce chemin.

COLLINGWOOD SCHREIBER, *ingénieur en chef.*

Mémoire.

Matériel roulant employé par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique sur la division Est de la section du Centre.

90 locomotives ; 33 voitures ; 332 wagons fermés ; 2,019 wagons-plateformes ; 79 autres wagons.

Mémoire. OTTAWA, 14 novembre 1882.

Le soussigné a l'honneur de représenter que le 11 courant, l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique a délivré un certificat (n° 17) constatant que sur la division Est de la section du Centre de ce chemin un nouveau parcours de 20 milles a été achevé et équipé de manière à y permettre le service des trains réguliers, ce qui fait en tout 521 milles dans cette division.

Voici les détails de ce certificat, savoir :

Valeur totale des travaux faits et des matériaux fournis jusqu'au 8 novembre 1882 :

521 milles à $10,000 par mille		$5,210,000 00
A ajouter, avance sur rails : avance totale, 30,750 tonnes à $50, 1,537,500, dont 75 pour cent	$1,153,125 00	
Moins, couvertes par la présente évaluation, 16,300 tonnes à $50, $815,000, dont 75 pour cent	$611,250 00	
		$ 541,875 00
		$5,751,875 00
Moins déduction pour matériel, etc., reçu par la compagnie suivant l'évaluation n° 1 (sauf rectification)	$1,042,519 29	
Moins montant dont le paiement est différé en vertu de l'A. C. du 23 mai 1882	500,000 00	
		542,519 29
		$5,209,355 71
Les livres du comptable de ce département établissent que sur ce montant il a été payé		5,084,355 71
Ce qui laisse actuellement payable une balance de		$125,000 00

En comptant la somme ouverte par le présent certificat, le montant total payé à la compagnie sera comme suit :

Pour la section de l'Est, 20 milles	$ 307,692 20
Pour la section du Centre (division Est), 521 milles	5,209,355 71
	$5,517,047 91

Le présent certificat établit en outre que la compagnie a droit, à raison des vingt milles en question, de recevoir sa concession de terre au taux de 12,500 acres par mille, soit un total de 250,000 acres, moins une retenue d'un cinquième exercée en vertu du contrat.

Le soussigné recommande que pouvoir soit donné de payer à la compagnie la susdite somme de $125,000, couverte par le présent certificat.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER, *ministre des chemins de fer et canaux.*

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Honneur le délegué de Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 15 *novembre* 1882.

Vu le mémoire en date du 14 novembre 1882, du ministre des chemins de fer et canaux, exposant :

Que le 11 courant l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique a délivré un certificat (n° 17) constatant que sur la division Est de la section du Centre de ce chemin un nouveau parcours de 20 milles a été achevé et équipé de manière à permettre le service de trains réguliers, ce qui fait en tout 521 milles dans cette division ;

Que les détails de ce certificat sont comme suit, savoir :—

Valeur totale des travaux faits et des matériaux fournis jusqu'au 8 novembre 1882 :—

521 milles à $10,000 par mille		$5,210,000 00
A ajouter, avance sur rails : avance totale, 30,750 tonnes à $50, $1,537,500, dont 75 pour cent	$1,153,125 00	
Moins, couvertes par la présente évaluation, 16,300 tonnes à $50, $815,000, dont 75 pour cent	611,250 00	
		541,875 00
		$5,751,875 00
Moins déductions pour matériel, etc., accepté par la compagnie, suivant l'évaluation n° 1 (sauf rectification)	$1,042,519 29	
Moins montant dont le paiement est différé par l'arrêté du conseil en date du 23 mai 1882	500,000 00	
		$ 542,519 29
		$5,209,355 71
Les livres du comptable de ce département établissent que sur ce montant il a été payé		5,084,355 71
Ce qui laisse actuellement payable une balance de		$125,000 00

Que d'après ce certificat la compagnie a droit, à raison des 20 milles en question, de recevoir sa concession de terre au taux de 12,500 acres par mille, soit un total de 250,000 acres, moins un cinquième que le gouvernement retient en vertu de son contrat.

Et qu'il recommande que pouvoir soit donné de payer à la compagnie la balance susdite couverte par le présent certificat, savoir $125,000.

Le comité recommande que paiement soit fait en conséquence.

Pour ampliation,

JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 15 novembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que sur un certificat (n° 17) de l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique, le conseil a rendu un arrêté constatant que sur la section du Centre (division Est), un nouveau parcours de vingt milles de chemin de fer a été achevé et équipé de manière à y permettre le service de trains réguliers, ce qui fait un total de 521 milles ainsi achevés sur cette division; et que la compagnie a droit de toucher, pour les 20 milles en question, la somme de $125,000. Le paiement de cette somme a été autorisé par l'arrêté ci-dessus mentionné, et je dois demander qu'il soit effectué en conséquence.

Le certificat de l'ingénieur en chef établit en outre que la compagnie a droit de recevoir, à raison de ces mêmes 20 milles, sa commission de terre au taux de 12,500 acres par mille, soit un total de 250,000 acres, moins une retenue d'un cinquième en vertu d'un contrat.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, *secrétaire.*

J. L. McDOUGALL, écr., auditeur général.

AVANCE SUR RAILS.—5,000 *tonnes déposées à Hochelaga.*

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 10 novembre 1882.

MON CHER MONSIEUR,—Nous avons à Hochelaga 5,000 tonnes de rails destinés à la construction du chemin à l'ouest de Mattawa.

Nous ne les emploirons que le printemps prochain, et notre intention est de les laisser où ils sont. Cela ferait notre affaire si nous pouvions avoir une avance sur ces rails aussitôt que possible. Ils nous coûtent, rendus sur les lieux, $30 par tonne de 2,400 lbs.

Voudrez-vous faire en sorte qu'un ingénieur en délivre un certificat.

Votre dévoué,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

COLLINGWOOD SCHREIBER, écr., chemins de fer et canaux.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 11 novembre 1882.

MONSIEUR,—Par une lettre ci-jointe, en date du 10 courant, le secrétaire de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a demandé une avance sur 5,000 tonnes de rails délivrés à Montréal.

Vu que cette délivrance ne paraît pas conforme au paragraphe C de la section 9 de l'acte constituant la compagnie en corporation, je n'ai rien fait.

Le paragraphe en question se lit comme suit :

" Si en aucun temps la compagnie fait livrer sur la ligne ou près de la ligne du dit chemin de fer, à un endroit qui conviendra au gouvernement, des rails d'acier et des attahces devant servir à la construction du chemin de fer, * * * devra, aux termes et conditions determinés par le gouvernement, avancer les trois quarts de la valeur de ses rails et attaches à l'endroit où ils seront livrés.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER, *ingénieur en chef.*

A. P. BRADLEY, écr., secrétaire, chemins de fer et canaux.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 22 novembre 1882.

MON CHER MONSIEUR,—A mon retour ici, j'ai discuté avec M. Abbott les objections soulevées contre l'avance demandée par cette compagnie sur les rails déposés à Hochelaga. M. Abbott semble croire que le gouvernement a parfaitement le pouvoir de faire une avance sur ces rails ; et à l'appui de son opinion, je vous transmets un mémoire qu'il a préparé sur le sujet.

Je vous serais très obligé de vouloir bien le soumettre à sir Charles. J'espère qu'il adoptera l'opinion de M. Abbott, et que vous serez en mesure de nous faire l'avance requise dans le plus bref délai possible.

Votre dévoué,
C. DRINKWATER.

COLLINGWOOD SCHREIBER, écr., chemins de fer et canaux.

MÉMOIRE POUR C. DRINKWATER, ÉCR.

Au sujet de l'avance demandée sur des rails déposés à Hochelaga.

MONTRÉAL, 22 novembre 1882.

Une des conditions du contrat—paragraphe 6 de la section 9—est que la compagnie pourra obtenir des avances sur les rails d'acier et les attaches devant servir à la construction du chemin de fer, qui auront été délivrés sur la ligne ou près de la ligne du chemin de fer.

J'apprends que des rails d'acier et des attaches destinés à la construction de la section de l'Est, à l'ouest de Callander, ont été reçus à Hochelaga et déposés près du chemin de fer, à cet endroit, et que la compagnie désire recevoir une avance sur ces rails et attaches.

J'apprends aussi qu'on a discuté la question de savoir si ces rails et ces attaches se trouvent à un endroit propre à autoriser le gouvernement à faire l'avance en question.

La question ne me paraît pas présenter de difficulté.

L'endroit où les rails sont déposés tombe strictement dans les termes du dit paragraphe C, savoir :—"sur la ligne ou près de la ligne du dit chemin de fer"—c'est-à-dire, du chemin de fer canadien du Pacifique.

La ligne à Hochelaga fait partie du chemin de fer canadien du Pacifique, en tant qu'elle a été acquise en vertu des pouvoirs conférés par la section 25 de l'acte. Cette section déclare que la compagnie peut acheter ou acquérir, posséder et exploiter une ligne ou des lignes de chemin de fer depuis la cité d'Ottawa jusqu'à un point quelconque des eaux navigables de la côte de l'Atlantique, ou jusqu'à un point intermédiaire quelconque.

Cette acquisition par conséquent constitue un prolongement de la ligne-mère du chemin de fer jusqu'à Montréal, qui est un point intermédiaire entre Ottawa et la côte de l'Atlantique.

La section 15 déclare que tout prolongement de la ligne-mère du chemin de fer, qui sera à l'avenir construit ou acquis par la compagnie, constituera avec la ligne principale et les embranchements décrits dans la première partie de la section, la ligne de chemin de fer appelée le chemin de fer canadien du Pacifique.

Par conséquent, la ligne à Hochelaga est tout autant le chemin de fer canadien du Pacifique qu'aucune portion de la ligne-mère primitive, et les rails et attaches déposés à Hochelaga sont par rapport à la construction au-delà de Callander, dans la même position que les rails et attaches déposés à Winnipeg ou à Brandon par rapport à la construction au delà du creek de la Mâchoire-d'Orignal, à l'exception qu'Hochelaga est une base d'opérations plus rapprochée du point où l'on aura besoin de ces matériaux, que ne le seraient Winnipeg ou Brandon à l'égard des travaux de construction dans l'extrême ouest.

Le seul point dans la question est que la délivrance doit être faite à un endroit satisfaisant pour le gouvernement. Je ne vois pas qu'il puisse y avoir de difficulté sur ce point, vu qu'Hochelaga est un endroit où la surveillance du gouvernement (s'il

en était besoin) peut s'exercer plus facilement que dans l'extrême ouest. Le privilège du gouvernement peut y être établi d'une manière aussi efficace et plus facilement exercée que dans le Nord-Ouest. Et le choix de cette localité est pour le moins aussi favorable à l'avancement des travaux que ne l'a été celui d'aucun autre endroit dans le Nord-Ouest.

J. H. ABBOTT.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 27 novembre 1882.

MONSIEUR,—Le secrétaire de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ayant, le 22 novembre, demandé une avance sur les rails déposés à la station d'Hochelaga du chemin de fer canadien du Pacifique, et que M. Drinkwater dit devoir être employés sur la section de l'Est, j'ai l'honneur de faire le rapport suivant;—

D'après un état fourni ce jour par M. Ridout, l'ingénieur dirigeant de la section de l'Est, je vois qu'il y a actuellement à l'endroit ci-dessus mentionné 4,078 tonnes de rails qui, à $28 par tonne, donneraient un montant de $114,184, dont 75 pour cent égalent $85,638.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant sereiteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER, *ingénieur en chef.*

A. P. BRADLEY, écr., secrétaire, chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 30 novembre 1882.

MONSIEUR,—Le ministre ayant examiné une lettre adressée le 22 courant par le secrétaire de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique à M. Schreiber, ingénieur en chef ces chemins de fer de l'Etat, et transmettant un mémoire de M. Abbott au sujet d'une demande d'avance sur des rails à Hochelaga, m'enjoint de vous informer qu'à son avis cette portion du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, entre Ottawa et Hochelaga, achetée du gouvernement de Québec par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, fait maintenant partie du chemin de fer canadien du Pacifique.

En même temps le ministre incline à l'opinion que l'expression "chemin de fer" telle qu'employée dans le paragraphe C de la section 9 du contrat passé entre ce gouvernement et la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a une signification plus limitée, et s'entend du chemin de fer tel que décrit dans la section 1 du contrat ainsi que dans la section 1 de l'acte 37 Vict., chap. 14; mais comme il y a du doute sur la véritable interprétation de la section, et vu que les avances demandées n'excèdent pas les trois quarts de la valeur des rails, le ministre ne voit pas d'objection à ce qu'elles soient faites, pourvu qu'on ait soin de passer un bon titre à Sa Majesté. Documents renvoyés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

GEO. W. BURBIDGE, *S.M.J.*

A A. P. BRADLEY, écr., secrétaire, chemins de fer et canaux.

Mémoire. OTTAWA, 1er décembre 1882.

Le soussigné a l'honneur de représenter :—

Que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ayant demandé une avance sur une quantité de rails déposés à Hochelaga et ne devant pas être employés avant le printemps; et vu qu'on ne sait pas trop jusqu'à quel point la localité ci-dessus mentionnée peut être considérée comme endroit propre à y effectuer pareille livraison, d'après l'intention du paragraphe C de la section 9 de l'acte corporatif, en vertu duquel ces avances sont faites, la question a été soumise à l'honorable ministre de la justice afin d'avoir son avis là-dessus.

Que le 30 du mois dernier, le ministre de la justice a déclaré qu'à son avis la

portion du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, situé entre Ottawa et Hochelaga et achetée du gouvernement de Québec par la compagnie, fait maintenant partie du chemin de fer canadien du Pacifique ; et que bien qu'il incline à l'opinion que le paragraphe susdit fait allusion au chemin de fer tel que décrit par la section 1 de l'acte de 1881, cependant comme il y a du doute sur la véritable interprétation de la section, l'avance demandée peut être faite, pourvu qu'un bon titre à ces rails soit passé à Sa Majesté.

Que par un rapport fait le 27 du mois dernier, l'ingénieur en chef donne la quantité des rails déposés à la station d'Hochelaga, et que le secrétaire de la compagnie dit être destinés à servir sur la section de l'Est, comme étant de 4,073 tonnes, qui, à $28, donnent la somme de $114,184, dont 75 pour cent—l'avance demandée—égalent $85,638.

Le soussigné recommande que pouvoir soit donné d'avancer la dite somme de $85,638.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER, *ministre des chemins de fer et canaux.*

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Honneur le délégué de Son Excellence le gouverneur général en Conseil, le* 2 *décembre* 1882.

Vu le mémoire du ministre des chemins de fer et canaux, en date du 1er décembre 1882, exposant :

Que le 10 novembre dernier la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a demandé une avance sur une quantité de rails déposés à Hochelaga et ne devant pas être employés avant le printemps ;

Que vu qu'on ne sait pas trop jusqu'à quel point la localité ci-dessus mentionnée peut être considérée comme endroit propre à y effectuer pareille livraison d'après l'intention du paragraphe C de la section 9 de l'acte corporatif en vertu duquel ces avances sont faites, la question a été soumise au ministre de la justice, qui, le 30 du mois de novembre dernier, a déclaré qu'à son avis la portion du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, située entre Ottawa et Hochelaga, et achetée du gouvernement de Québec par la compagnie, fait maintenant partie du chemin de fer canadien du Pacifique; et que bien qu'il incline à l'opinion que le paragraphe susdit fait allusion au chemin de fer tel que décrit par la section 1 de l'acte de 1881, cependant, comme il y a du doute sur la véritable interprétation de la section, l'avance demandée peut être faite, pourvu qu'un bon titre à ces rails soit passé à Sa Majesté ;

Et que par un rapport fait le 27 du mois dernier, l'ingénieur en chef donne la quantité des rails déposés à la station d'Hochelaga, et que le secrétaire de la compagnie dit être destinés à servir sur la section de l'Est, comme étant de 4,073 tonnes, qui, à $28, donnent la somme de $114,184, dont 75 pour cent—l'avance demandée—égalent $85,638 ; et que le ministre recommande en conséquence que pouvoir soit donné d'avancer la dite somme de $85,638, sauf la condition mise par le ministre de la justice.

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

Pour ampliation,

JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 5 décembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre ci-inclus copie de l'arrêté du conseil en date du 2 courant, autorisant une avance, jusqu'à concurrence de $85,638, à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, sur certains rails d'acier, etc., actuellement déposés à Hochelaga, pourvu qu'il soit pris des mesures pour garantir les intérêts de la couronne au sujet de ces rails.

Je dois vous demander de vouloir bien faire préparer une obligation à cette fin.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, *secrétaire*.

GEORGE W. BURBIDGE, écr., sous-ministre de la justice.

Re AVANCE A LA CIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE SUR RAILS D'ACIER.

OTTAWA, 13 décembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre, pour être exécuté par l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, le document nécessaire pour garantir le gouvernement dans l'affaire ci-dessus; ce document devra être signé en double, en présence de deux témoins, scellé du sceau du département, et contre-signé en la manière ordinaire.

Il serait plus régulier que les actes fussent signés par la compagnie d'abord; mais comme les deux vice-présidents de cette dernière étaient absents de Montréal, on a cru que cela hâterait les choses si ces actes étaient exécutés en premier lieu au nom du gouvernement.

Je dois vous demander aussi de vouloir bien désigner, à Montréal, quelque personne qui reçoive les rails pour le gouvernement, vu que cela est nécessaire pour compléter le transport.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. POWER, *pour le S. M. J.*

Le secrétaire des chemins de fer et canaux.

Re AVANCE A LA CIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE SUR RAILS D'ACIER À HOCHELAGA.

OTTAWA, 13 décembre 1882.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre de ce jour, j'ai l'honneur de vous renvoyer dûment exécuté et contresigné en présence de deux témoins, le document qu'elle contenait.

Je dois aussi vous informer que le ministre a nommé pour recevoir les rails, M. G. W. Robinson, agent du chemin de fer de l'Intercolonial.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur.

A. P. BRADLEY, *secrétaire*.

Le sous-ministre de la justice.

CE CONTRAT passé entre Sa Majesté la reine, représentée et agissant pour et au nom du Canada par l'honorable sir Charles Tupper, ministre des chemins de fer et canaux du Canada, ci-après appelé le gouvernement; et la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, ci-après appelée la compagnie, corps politique et incorporé, représenté par Duncan McIntyre, le vice-président, et Charles Drinkwater, le secrétaire de la dite compagnie.

FAIT FOI :

Qu'en vertu du contrat passé entre le gouvernement et la compagnie pour la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, et conformément au statut en

pareil cas fait et pourvu, le gouvernement a avancé à la compagnie la somme de quatre-vingt-cinq mille six cent trente-huit piastres, sur quatre mille soixante-dix-huit tonnes de rails d'acier, qui, à vingt-huit piastres par tonne, donnent la somme de cent quatorze mille cent quatre-vingt-quatre piastres, dont soixante-quinze pour cent constituent la dite avance ; étant, les dits rails, actuellement déposés près de la ligne du dit chemin de fer canadien du Pacifique, dans la paroisse d'Hochelaga, dans le comté d'Hochelaga, dans la province de Québec, et devant servir à la construction du dit chemin de fer, et laquelle avance la dite compagnie reconnaît par les présentes avoir eue et reçue.

En considération et comme garantie de la dite avance, la compagnie cède, quitte et transporte par les présentes au gouvernement, qui l'accepte ainsi que susdit, la dite quantité de quatre mille soixante-dix-huit tonnes de rails d'acier actuellement déposés dans la cour de la dite compagnie, en la dite paroisse d'Hochelaga ; et elle s'engage et promet de la livrer immédiatement à quiconque le gouvernement nommera pour en prendre livraison.

Et il est par le présent entendu et convenu avec la compagnie qu'elle ne grèvera les dits rails pour aucune fin, ni en aucune manière ou façon quelconque, et qu'elle ne les enlèvera de la dite cour que pour les fins de la construction du chemin de fer canadien du Pacifique à l'ouest de Callander, sur la portion de ce chemin connue comme la section de l'Est. Et le gouvernement autorise par les présentes la compagnie à prendre telle portion des dits rails qui sera nécessaire aux dites fins, sauf la condition (à laquelle la compagnie souscrit par les présentes), que le gouvernement déduira de la subvention devant être par lui payée à la dite compagnie en vertu du dit contrat, lors du règlement pour chaque section de vingt milles du dit chemin de fer, une part proportionnelle de cette subvention correspondant à la proportion de ces rails qui aura servi à la construction de cette section.

En foi de quoi les parties ont exécuté le présent contrat aux époques et lieux énoncés en regard de leurs noms respectivement.

Signé par le dit sir Charles Tupper, en la cité d'Ottawa, dans la province d'Ontario, ce treizième jour de décembre A.D. 1882, en présence de, H. A. FISSIAULT. D. A. McMILLAN.	CHARLES TUPPER, *Ministre des chemins de fer et canaux* A. P. BRADLEY, *Secrétaire.*
Signé par les dits Duncan McIntyre et Charles Drinkwater, en la cité de Montréal, dans la province de Québec, ce seizième jour de décembre A.D., 1882, en présence de, HENRY CUTT.	D. McINTYRE, *Vice-président.* C. DRINKWATER, *Secrétaire.*

OTTAWA, 19 décembre 1882.

MONSIEUR,—Je dois vous informer qu'un certificat a été délivré en faveur de votre compagnie pour $85,638, montant d'une avance (pour laquelle une obligation spéciale a été donnée en garantie au gouvernement) sur des rails d'acier déposés à Hochelaga, savoir :—

Sur 4,078 tonnes à $28	$114,184 00
Dont 75 pour cent	85,638 00

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, *secrétaire.*

CHARLES DRINKWATER, écr., *sec. Cie du C.C.P.*

Re AVANCE À LA CIE DU C. C. P. SUR RAILS D'ACIER.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre ci-inclus copie d'un rapport par moi reçu, ce jour, de M. Robinson, qui a été nommé par l'honorable ministre des chemins de fer et canaux pour prendre livraison des rails d'acier en cette affaire.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

A. POWER, *pour le S.M.J.*

A. P. BRADLEY, écr., *secrétaire, chemins de fer et canaux.*

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,
MONTRÉAL, 2 janvier 1883.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que conformément à l'avis reçu de M. H. Abbott, jr., le 30 du mois dernier, j'ai pris livraison de la Cie du C.C.P. d'une nouvelle quantité de 359 tonnes de rails d'acier.

C'est la balance de tout le stock actuellement déposé à la station d'Hochelaga; ainsi que vous le savez probablement, le précédent lot sur lequel une avance a été faite s'élevait à 4,078 tonnes.

Je suis en possession d'un état qui indique la quantité totale apportée par divers navires et représentée par les connaissements de chacun d'eux.

Votre dévoué,

G. W. ROBINSON, *agent.*

A A. POWER, écr., département de la justice.

---

23 janvier 1883.

MONSIEUR,—La lettre administrative nº 30397, au sujet d'une avance sur des rails délivrés à Hochelaga, par la compagnie du C. C. P., m'ayant été soumise, j'ai l'honneur de faire le rapport suivant, savoir :—

Je vois par un rapport de M. Ridout, l'ingénieur dirigeant de la section de l'Est, en date du 20 courant, que la compagnie a déposé à Hochelaga :

	Tonnes.
Rails délivrés - - - - - - - - - -	4,312
Rails sur lesquels l'avance a été faite - - - - - -	4,078
Balance - - - - - - -	234
Qui, à $28 par tonne, donne $6,552, dont 75 pour cent........	$4,914

J'ajouterai que M. Ridout dit que la compagnie prétend avoir 4,437 tonnes de rails à Hochelaga, et qu'à l'appui de cette prétention elle produit les reçus des charretiers. M. Ridout dit qu'à cause de la grande épaisseur de neige, il n'a pu recompter un certain nombre de piles, et qu'il est difficile de connaître le chiffre exact de ces rails, mais il a pu néanmoins se convaincre que la quantité représentée se trouve là.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER.

A A. P. BRADLEY, écr., secrétaire, chemins de fer et canaux.

Avance sur rails.

4,170 tonnes à $30 - - - - - - - - - -	$125,100
75 pour cent - - - - - - - - - - -	93,825

MONTRÉAL, 16 novembre 1882.

MON CHER MONSIEUR,—Il se trouve qu'il nous est impossible de disposer des wagons ou des locomotives pour transporter les 5,000 tonnes de rails de Montréal à Mattawa, d'ici à quelques semaines encore; ils ne pourront y être rendus qu'à la fin de décembre. Je regrette que nous ne puissions pas toucher une avance sur ces rails à l'endroit où ils se trouvent, mais puisque sir Charles dit que la chose ne peut se faire, il faut que nous ayons ce que nous pourrons sur ceux qui sont déjà à Mattawa.

Voulez-vous avoir la bonté de vous procurer de M. Ridout un certificat à cet égard; je crois que vous le trouverez au courant de tous les détails.

Votre dévoué,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

COLLINGWOOD SCHREIBER, écr., chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 20 novembre 1882.

MONSIEUR,—Le secrétaire de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ayant, à la date du 16 novembre 1882, demandé une avance sur des rails qu'elle a actuellement en dépôt le long de la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique pour être employés sur la section de l'Est, j'ai l'honneur de faire le rapport suivant :—

Par un rapport de M. Ridout, l'ingénieur dirigeant de la section de l'Est, en date du 18 courant, je vois que déduction faite des rails posés sur la première section de 20 milles, à l'ouest de Callander, la compagnie en a actuellement en dépôt 4,170 tonnes sur lesquelles le contrat paraît lui donner droit à une avance ainsi qu'il suit, savoir :

4,170 tonnes à $30	$125,100 00
Dont 75 pour cent=	93,825 00

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER, *ingénieur en chef.*

COMPAGNIE DU C. C. P.—AVANCE SUR RAILS.—*Section de l'Est.*

	Tonnes.
Total des rails délivrés	6,170
Rails posés	2,000
Rails sur lesquels la compagnie a droit à une avance en vertu de la section 9, paragraphe C, de son contrat	4,170

AVANCE SUR RAILS.

	Tonnes.
Total des rails délivrés	62,723
Rails posés	51,340
Rails sur lesquels la compagnie a droit à une vance en vertu du paragraphe C de la section 9 de son contrat	11,383

Mémoire.

OTTAWA, 21 novembre 1882.

Le soussigné a l'honneur de représenter que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ayant, le 16 courant, demandé une avance sur des rails, etc., actuellement déposés le long de la ligne pour être employés sur la section de l'Est, l'ingé-

nieur en chef a fait rapport—le 20—que déduction faite des rails posés sur la première section de 20 milles à l'ouest de Callander, la compagnie en a actuellement en dépôt 4,170 tonnes sur lesquelles le contrat paraît lui donner droit à une avance ainsi qu'il suit :—

4,170 tonnes à $30—$125,000, dont 75 pour cent (chiffre de l'avance) égalent $93,825.

Le soussigné recommande que pouvoir soit donné de faire l'avance mentionnée.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER, *ministre des chemins de fer et canaux.*

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé approuvé par Son Honneur le délégué de Son Excellence le gouverneur général en conseil, le* 2 *décembre* 1882.

Vu le mémoire du ministre des chemins de fer et canaux, en date du 21 novembre 1882, exposant :—

Que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ayant, le 16 courant, demandé une avance sur des rails, etc., déposés le long de la ligne pour être employés sur la section de l'Est, l'ingénieur a fait rapport, le 20, que déduction faite des rails posés sur la première section de 20 milles à l'ouest de Callander, la compagnie en a actuellement en dépôt 4,170 tonnes sur lesquelles le contrat paraît lui donner droit à une avance ainsi qu'il suit, savoir :—

4,170 tonnes à $30—$125,000, dont 75 pour cent (chiffre que ne doit pas dépasser l'avance), égalent $93,825 ;

Et que le ministre recommande que pouvoir soit donné de faire l'avance telle que spécifiée.

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Son Excellence.

Pour ampliation,

JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 27 novembre 1882.

MONSIEUR,—On ne m'a pas encore demandé de créditer l'avance au syndicat et débiter la subvention du montant auquel ce dernier a droit sur les rails déposés le long de la ligne du chemin de fer.

J'apprends que deux certificats ont été délivrés pour des sommes d'environ $90,000 et 150,000, respectivement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. L. McDOUGALL, *auditeur général.*

A M. T. TRUDEAU, sous-ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 12 décembre 1882.

MONSIEUR,—Je dois vous informer qu'il a été délivré, en faveur de la compagnie du C. C. P., des certificats couvrant des avances sur rails comme suit :—

28 novembre.—$22,500, étant 75 pour cent de la valeur de 600 tonnes, à $50, delivrées dans le Manitoba.

5 décembre.—$93,825, étant 75 pour cent de la valeur de 4,170 tonnes, à $30, délivrées à Mattawa.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, *secrétaire.*

A M. CHARLES DRINKWATER, sec. de la Cie du C. C. C., Montréal.

SECTION DU CENTRE.—*Subvention.—Evaluation n° 18.*

Evaluations antérieures	521	milles.
Présente évaluation	20	"
Total	541	"

Montant pour lequel des certificats ont été délivrés jusqu'à ce jour :—

Section de l'Est	$307,692 20
Section du centre	5,876,875 00
	$5,184,567 20

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 20 novembre 1882.

Désignation des travaux ; subvention en argent ; n° du contrat ; Cie du C. C. P.

Situation topographique des travaux —à l'ouest de la Rivière Rouge (section du Centre.)

Nom des entrepreneurs—la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Date du contrat, 21 octobre 1880.

Evaluation des travaux faits et des matériaux fournis. en vertu de ce contrat, depuis le commencement des opérations jusqu'au 15 novembre 1882.

Les travaux dont suit l'évaluation se font par autorité du ministère des chemins de fer et canaux, en vertu du contrat portant le numéro et la date ci-dessus, et aussi en vertu des lettres n°s 27816 et 28944.

Valeur totale des travaux et des matériaux délivrés jusqu'au 15 novembre 1882 :—

541 milles à $10,000 par mille		$5,410,000 00
A ajouter avance sur rails; avance totale : 30,750 tonnes à $50, $1,537,500, dont 75 pour cent	$1,153,125 00	
Moins couvertes par la présente évaluation, 18,300 tonnes à $50, $915,000 00, dont 75 pour cent	686,250 00	
		466,875 00
		$5,876,875 00
Moins déductions pour matériel, etc., accepté par la compagnie, suivant l'évaluation n° 1 (sauf rectification)	$1,042,519 29	
Moins montant dont le paiement est différé en vertu de l'A. C. du 23 mai 1882	$500,000 00	
	$542,519 29	

Mémoire, concession de terre pour la section du Centre :—

541 milles à 12,500 acres par mille.	6,762,500	acres.
Moins un cinquième	1,352,500	"
	5,410,000	"

Ce qui précède est une évaluation exacte, préparée d'après les états transmis par James Dickey. Les quantités ainsi fournies ont été soigneusement calculées aux prix du contrat, où à des prix spécialement approuvés par les lettres administratives ci-dessus mentionnées.

J. R. CHAMBERLAIN.

J'ai examiné l'état sur lequel est basée cette évaluation, j'ai aussi vérifié les calculs, et je suis convaincu que tous les travaux représentés comme faits ont été dûment autorisés par le ministère.

FRANCIS J. LYNCH,
Préposé du bureau principal de la Cie du C. C. P.

Montant total actuellement certifié pour ce contrat, $5,876,875. A déduire, tous les paiements antérieurs.

COLLINGWOOD SCHREIBER, ingénieur en chef.

Je certifie par les présentes que 541 milles de la division Est de la section du centre du chemin de fer canadien du Pacifique sont achevés au point d'y permettre le service de trains réguliers, et qu'ils sont suffisamment équipés pour satisfaire aux besoins de la circulation.

COLLINGWOOD SCHREIBER, *ingénieur en chef.*

Mémoire.

Matériel roulant employé par la Cie du chemin de fer canadien du Pacifique sur la division Est de la section du Centre :—94 locomotives ; 37 voitures, wagons et wagons-poste ; 364 wagons fermés ; 2,071 wagons plateformes, et 79 autres.

OTTAWA, 20 novembre 1882.

SECTION DU CENTRE.—*Evaluation n° 18, allant jusqu'au 15 novembre* 1882.

541 milles à $10,000		$5,410,000 00
A ajouter avance sur rails; 30,750 tonnes	$1,153,125 00	
Moins la présente évaluation, 18,300 tonnes	686,250 00	
		466,875 00
		$5,876,875 00
Moins déduction suivant l'évaluation n° 1	$1,042,519 29	
Moins montant dont le paiement est différé en vertu de l'A. C. du 23 mai 1882	500,000 00	
	$542,519 29	

Concession de terre:

541 milles à 12,500 acres par mille	6,762,500 acres
Moins un cinquième	1,352,500 "
	5,410,000 "

Mémoire, OTTAWA, 21 novembre 1882.

Le soussigné a l'honneur de représenter que le 20 courant, l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique a délivré un certificat—n° 18 de la section du Centre—constatant que sur la division Est de cette section un nouveau parcours de 20 milles de chemin a été achevé et équipé de manière à y permettre le service des convois réguliers, ce qui fait par cette division un total de 541 milles.

Voici quels sont les détails du présent certificat :—

Valeur totale des travaux faits et des matériaux délivrés jusqu'au 15 novembre 1882:—

541 milles à $10,000 par mille		$5,410,000 00
A ajouter avance sur rails; avance totale, 30,750 tonnes à $50, $1,537,500, dont 75 pour cent	$1,153,125 00	
Moins couverts par la présente évaluation, 18,300 tonnes à $50, $915,500, dont 75 pour cent	668,250 00	
		466,875 00
		$5,876,875 00

Moins déduction pour le matériel, etc., reçu par la compagnie suivant l'évaluation n° 1, (sauf rectification)..........	$1,042,519 29	
Moins montant dont le paiement est différé en vertu de l'A. C. en date du 23 mai 1882..........	500,000 00	
		542,519 29
		$5,334,335 71
Les livres du comptable de ce département établissement que sur ce montant il a déjà été payé.......		5,209,355 71
Ce qui laisse actuellement payable une balance de...		$125,000 00

Que, en comptant la somme couverte par le présent certificat, la compagnie se trouvera avoir touché en tout:—

Pour la section de l'Est, vingt milles..........	$ 307,692 20
Pour la section du Centre (division Est), 541 milles.	5,334,355 71
Total..........	$5,642,047 91

Le présent certificat fait voir de plus que la compagnie a droit de recevoir, pour les 20 milles en question, sa concession de terre au taux de 12,500 acres par mille, soit un total de 250,000 acres, moins une retenue d'un cinquième exercée en vertu du contrat.

Le soussigné recommande que pouvoir soit donné de payer à la compagnie la susdite somme de $125,000.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER, *ministre des chemins de fer et canaux.*

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Honneur le délégué de Son Excellence le gouverneur général en conseil, le* 22 *novembre* 1882.

Vu le mémoire du ministre des chemins de fer et canaux, en date du 21 novembre 1882, exposant:—

Que le 20 novembre courant, l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique a transmis un certificat—n° 18—constatant que sur la division Est de la section du Centre du dit chemin, un nouveau parcours de 20 milles a été achevé et équipé de façon à y permettre le service de trains réguliers,—ce qui fait, pour cette divison, un total de 541 milles;

Que les détails du dit certificat sont comme suit, savoir:—

Valeur totale des travaux faits et des matériaux délivrés jusqu'au 15 novembre 1882:

541 milles à 10,000 par mille..........		$5,410,000 00
A ajouter avance sur raisls; avance totale, 30,750 tonnes à $50, $1,537,500, dont 75 pour cent....	$1,153,225 00	
Moins couverts par la présente évaluation, 18,300 tonnes à $50, $915,000, dont 75 pour cent..........	686,250 00	
		466,875 00
		$5,876,875 00

Moins déductions pour le matériel, etc., reçu par la compagnie suivant l'évaluation n° 1, (sauf rectification).........	$1,042,519 29	
Moins montant dont le paiement est différé en vertu de l'A. C. en date du 23 mai 1882......,...............	500,000 00	
		542,519 29
		$5,334,335 71
Les livres du comptable de ce département établissent que sur ce montant il a déjà été payé...............		5,209,355 71
Ce qui laisse actuellement payable une balance de...		$ 125,000 00

Que, en comptant la somme couverte par le présent certificat, la compagnie se trouvera avoir touché en tout:—

Pour la section de l'Est, vingt milles........................	$ 307,692 20
Pour la section du Centre (division Est), 541 milles.	5,334,355 71
Total..........	$5,642,047 91

Le ministre dit que le présent certificat fait voir de plus que la compagnie a droit de recevoir, pour les 20 milles en question, sa concession de terre au taux de 12,500 acres par mille, soit un total de 250,000 acres, moins une retenue d'un cinquième exercée en vertu du contrat.

Le ministre recommande que pouvoir soit donné de payer à la compagnie la susdite somme de $125.000.

Le comité recommande que le paiement soit fait en conséquence.

JOHN J McGEE.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 22 novembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer qu'il a été rendu un arrêté du conseil basé sur un certificat (n° 18) de l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique, constatant que sur la section du Centre (division Est) un nouveau parcours de 20 milles de chemin a été achevé et équipé de manière à y permettre le service de trains réguliers,—ce qui fait un total de 541 milles ainsi achevés sur cette division, et que la compagnie a droit de toucher, pour les 20 milles en question, la somme de $125,000. Le paiement de cette somme est autorisé par l'arrêté du conseil mentionné ci-dessus, et je dois demander que le montant soit payé en conséquence.

Le certificat de l'ingénieur en chef fait voir en outre que la sompagnie a droit de recevoir, pour les susdits 20 milles, sa concession de terre au taux de 12,500 acres par mille, soit un total de 250,000 acres, moins une retenue d'un cinquième exercée en vertu du contrat.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, *secrétaire.*

J. L. McDOUGALL, écr., auditeur général.

N° 33.—RELATIVE AU REMBOURSEMENT D'UNE AVANCE DE $500,000 PAR LA CIE DU C. C. P.

OTTAWA, 2 février 1883.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de demander que le département soit informé si les $500,000 mentionnées dans un arrêté du conseil, en date du 23 mai dernier, ont

été remboursées par la Cie du C. C. P., et le cas échéant, de quelle manière ce remboursement a été effectué.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

L'auditeur général. A. P. BRADLEY, *secrétaire.*

OTTAWA, 3 février 1883.

MONSIEUR,--En réponse à votre lettre du 2 courant, j'annexe un état des avances faites à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique en vertu de l'arrêté du conseil en date du 23 mai 1882, et de leur remboursement.

25 mai 1882.—Avance..................	$500,000 00	
19 décembre.—208 jours d'intérêt à 4 pour cent................................	11,397 25	
		$511,397 25
28 novembre.—Par avance sur rails, etc.	$22,500 00	
Par 21 jours d'intérêt jusqu'au 9 décembre..............................	51 78	
6 décembre.—Par avance sur rails.........	93,825 00	
Par 13 jours d'intérêt sur do...........	133 67	
11 décembre.—Par déduction de concession de terre........	183,675 00	
Par 8 jours d'intérêt........................	161 03	
18 décembre.—Par avance sur rails, etc..	127,500 00	
Par 1 jour d'intérêt.........................	13 97	
19 décembre.—Par avance sur rails (partie)................................	83,536 80	
		511,397 25

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. PATTERSON, *auditeur adjoint.*

SECTION DU CENTRE.—SUBVENTION.—*Evaluation nº* 19.

Evaluations antérieures..	541	milles.
Présente évaluation..	20	"
Total..	561	"

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 6 décembre 1882.

Désignation des travaux; subvention en argent; n° du contrat; compagnie du C.C.P.

Situation topographique des travaux—à l'ouest de la Rivière Rouge (section du Centre.)

Nom des entrepreneurs; la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Date du contrat, 21 octobre 1880.

Evaluation des travaux faits et des matériaux délivrés, en vertu de ce contrat, depuis le commencement des opérations jusqu'au 30 décembre 1882.

Les travaux dont suit une évaluation se font par autorité du ministère des chemins de fer et canaux, en vertu du contrat portant le numéro et la date ci-dessus, et aussi en vertu des lettres nos 27816 et 28944.

Valeur totale des travaux faits et des matériaux fournis jusqu'au 3 décembre 1882:

561 milles à $10,000 par mille.................................		$5,610,000 00
A ajouter avance sur rails; avance totale, 31,350 tonnes à $50, $1,567,500, dont 75 pour cent	$1,175,625 00	
Moins, couvertes par la présente évaluation, 20,300 tonnes à $50, $1,015,000, dont 75 pour cent....	761,250 00	
		414,375 00
		$6,042,375 00

Moins pour matériel, etc., pris par la compagnie, suivant l'évaluation n° 1 (sauf rectification)..........	$1,042,519 29	
Moins montant dont le paiement est différé en vertu l'A. C. du 23 mai 1882..................................	500,000 00	
		542,519 29

Mémoire, concession de terre pour la section du Centre:—

561 milles à 12,500 acres par mille.......................	7,012,500 acres
Moins un cinquième..	1,402,500 "
	5,610,000 "

Ce qui précède est une évaluation exacte, préparée d'après les états transmis par James Dickey. Les quantités ainsi fournies ont été calculées avec soin aux prix du contrat, ou aux prix spécialement acceptés par les lettres administratives ci-dessus mentionnées.

J. R. CHAMBERLAIN.

J'ai examiné l'état sur lequel est basée cette évaluation; j'ai aussi vérifié les calculs, et je suis convaincu que tous les travaux représentés comme faits ont été dûment autorisés par le ministère.

FRANCIS J. LYNCH, *préposé du bureau principal de la C.C.P.*

Montant total actuellement certifié pour ce contrat (section du Centre), $6,042,375. A déduire tous les paiements antérieurs.

COLLINGWOOD SCHREIBER, *ingénieur en chef.*

Je certifie par les présentes que 561 milles de la division Est de la section du Centre du chemin de fer canadien du Pacifique sont achevés au point d'y permettre le service de trains réguliers, et suffisamment équipés pour les besoins de la circulation sur ce chemin.

COLLINGWOOD SCHREIBER.

Mémoire. OTTAWA, 7 décembre 1882.

Le soussigné a l'honneur de représenter que le 6 courant, l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique a délivré un certificat—n° 19 de la section du Centre—constatant que sur la division Est de cette section, une nouvelle longueur de 20 milles de chemin a été achevée et équipée de manière à y permettre la circulation de trains réguliers, ce qui fait, pour cette division, un total de 561 milles.

Voici les détails de ce certificat:—

Valeur totale des travaux faits et des matériaux délivrés jusqu'au 3 décembre 1882:

561 milles à $10,000.....................		$5,610,000 00
A ajouter avance sur rails; avance totale, 31,350 tonnes à $50, $1,567,500, dont 75 pour cent....	$1,175,625 00	
Moins, couvertes par les présentes évaluation, 20,300 tonnes à $50, $1,015,000, dont 75 pour cent.....	761,250 00	
		414,375 00
		$6,024,375 00

Moins déduction pour matériel, etc., reçu par la compagnie suivant l'évaluation n° 1 (sauf rectification)	$1,042,519 29	
Moins montant dont le paiment est différé en vertu de l'A. C. en date du 23 mai 1882	500,000 00	
		542,519 29
		$5,481,855 71
Les livres du comptable de ce département établissent que sur ce montant il a déjà été payé		$5,356,855 71
Ce qui laisse actuellement payable une balance de.		$125,000 00

Le présent certificat fait voir en outre que la compagnie a droit de recevoir, pour les 20 milles en question, sa concession de terre au taux de 12,500 acres, moins la retenue d'un cinquième exercée en vertu du contrat.

Le soussigné recommande que pouvoir soit donné de payer à la compagnie la susdite somme de $125,000.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER, *ministre des chemins de fer et canaux.*

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Honneur le délégué de Son Honneur le gouverneur-général en conseil, le* 11 *décembre* 1882.

Vu le mémoire du ministre des chemins de fer et canaux, en date du 7 décembre 1882, exposant :

Que le 6 courant l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique a délivré un certificat—n° 19—constatant que sur la division Est de la section du Centre, une nouvelle longueur de 20 milles de chemin a été achevée et équipée de manière à y permettre la circulation de trains régulier,—ce qui fait, pour cette division, un total de 561 milles ;

Que les détails du dit certificat sont comme suit, savoir :—

Valeur totale des travaux faits et des matériaux délivrés jusqu'au 3 décembre 1882 :

561 milles à $10,000		$5,610,000 00
A ajouter avance sur rails ; avance totale, 31,350 tonnes à $50, $1,567,500, dont 75 pour cent	$1,175,625 00	
Moins, couvertes par la présente évaluation, 20,300 tonnes à $50, $1,015,000, dont 75 pour cent	761,250 00	
		414,375 00
		$6,024,375 00
Moins déduction pour matériel, etc., reçu par la compagnie suivant l'évaluation n° 1 (sauf rectification)	$1,042,519 29	
Moins montant dont le paiement est différé en vertu de l'A. C., en date du 23 mai 1882	500,000 00	
		542,519 29
		$5,481,855 71

Les livres du comptable de ce département établissent que sur ce montant il a déjà été payé........	$5,356,855 71
Ce qui laisse actuellement payable une balance de..	$125,000 00

Que le présent certificat fait voir en outre que la compagnie a droit de recevoir, pour les 20 milles en question, sa concession de terre au taux de 12,500 acres, moins la retenue d'un cinquième exercé en vertu du contrat ;

Et le ministre recommandant que pouvoir soit donné de payer à la compagnie la balance susdite couverte par le présent certificat, savoir, la somme de $125,000 :

Le comité est d'avis que paiement soit fait en conséquence.

Pour ampliation,

JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 11 décembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que conformément au certificat—n° 19, section du Centre—de l'ingénieur en chef, le conseil a rendu un arrêté autorisant de payer à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique la somme de $125,000 pour une nouvelle longueur de 20 milles de chemin,—ce qui fait sur la division Est de cette section, 561 milles achevés et équipés de manière à y permettre la circulation des trains réguliers.

Le certificat établit en outre que la compagnie a droit de recevoir, pour les vingt milles en question, sa concession de terre au taux de 12,500 acres par mille, soit un total de 250,000 acres, moins une retenue d'un cinquième. Je dois demander que paiement soit fait en conséquence.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, *secrétaire.*

J. L. MCDOUGALL, écr., *auditeur général*

AVANCE SUR RAILS.

3,400 tonnes à $50..	$170,000
75 pour cent	127,000

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 14 décembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de demander qu'une nouvelle avance sur les rails et attaches importés par la compagnie dans le Nord-Ouest, depuis la date de la dernière avance, soit faite conformément aux termes du contrat.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

A. P. BRADLEY, écr., secrétaire des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 15 décembre 1882.

MONSIEUR,—La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ayant demandé une nouvelle avance sur les rails d'acier, etc., qu'elle a actuellement en dépôt le long de la ligne du dit chemin de fer, sur la section du Centre (rapport de M. Dickey, allant jusqu'au 1er courant, compris), j'ai l'honneur de faire le présent rapport.

En outre des 6,797 tonnes de rails d'acier et attaches cédés en vertu du contrat et non encore payés, et de ceux sur lesquels une avance a déjà été faite, la compagnie

en a actuellement en dépôt une quantté additionnelle de 3,400 tonnes, sur lesquelles elle paraît avoir droit à une avance comme suit :—

3,400 tonnes à $50.......... $170,000
Dont 75 pour cent.......... 125,500

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER.

A. P. BRADLEY, écr., secrétaire des chemins de fer et canaux.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,—Etat allant jusqu'au 15 décembre 1882

Date.	Désignation.			Rails en dépôt.		Rails posés.	
				Ton'x.	Lbs.	Ton'x.	Lbs.
	Section du centre.						
	Rapport de M. Dickey à l'extrémité de la voie..........			7,633	576		
	Sur la ligne entre Stonewall et Portage-la-Prairie..........			4,475	....		
	Rapport de M. Dickey allant jusqu'au 7 novembre 1882.....			52,855	1,149		
	Rails cédés à la compagnie en vertu du contrat et non encore payés..........			....	....	6,797	
	Rapport de M. Dickey, du 7 au 14 novembre..........			1,679	1,440		
	Moins rails posés sur l'embranchement..........			....	....	5,755	2,170
	do enlevés de la ligne entre Stonewall et Portage-la-Prairie..........			....	....	2,432	369
	Rapport de M. Dickey, du 14 au 21 novembre..........			1,566	2,180		
	Moins subvention pour la 20e section de 20 milles..........			....	....	40,000	
	Rapport de M. Dickey, du 21 au 30 novembre..........			2,033	964		
	Total des rails représentés..........			70,263	1,829		
	Moins rails posés..........			54,985	299		
	Rails sur lesquels la compagnie a droit à une avance.			15,278	1,530		
1882.	Avance—	Tonneaux.					
8 mai..	....	5,000					
20 juin..	....	5,000					
15 juill..	....	10,000					
22 do	....	8,000					
1er août	....	1,400					
15 do	....	1,350					
Déc.......	....	600					
15 do	....	3,400					
			34,750				
	Déductions—						
	Evaluation n° 5..........	2,000					
	do 7..........	2,500					
	do 8..........	2,000					
	do 9..........	300					
	do 13..........	1,500					
	do 14..........	2,000					
	do 15..........	2,000					
	do 16..........	2,000					
	do 17..........	2,000					
	do 18..........	2,000					
	do 19..........	2,000					
			20,300				
				14,450	....		
	Balance..........			828	1,530		

OTTAWA, 15 décembre 1882.

(Mémoire.)

Le soussigné a l'honneur de représenter que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ayant demandé une avance sur des rails d'acier, etc., actuellement en dépôt le long de la ligne de la section du Centre, l'ingénieur en chef a fait

rapport, le 15 courant, qu'en outre des 6,797 tonnes de rails et attaches cédés à la compagnie en vertu du contrat et non encore payés, et que de plus, en sus de ceux sur lesquel une avance a déjà été faite, la dite compagnie en a actuellement en dépôt 3,400 tonnes sur lesquelles elle paraît avoir droit à une avance comme suit:

3,400 tonnes à $50	$170,000
Dont 75 pour cent..	127,500

Le soussigné recommande que pouvoir soit donné d'avancer à la compagnie cette somme de $127,500 sur les rails en question.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER, *ministre des chemins de fer et canaux.*

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Honneur le député de Son Excellence le gouverneur général en conseil, le* 15 *décembre* 1882.

Vu le mémoire du ministre des chemins de fer et canaux, en date du 15 décembre 1882, exposant:

Que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ayant demandé une avance sur des rails d'acier, etc., actuellement en dépôt le long de la ligne de la section du Centre, l'ingénieur en chef a fait rapport, le 15 courant, qu'en outre des 6,797 tonnes de rails et attaches cédés à la compagnie en vertu du contrat et non encore payés, et de plus en sus de ceux sur lesquels une avance a déjà été faite, la dite compagnie en a actuellement en dépôt 3,400 tonnes sur lesquelles le contrat paraît lui donner droit à une avance comme suit:

3,400 tonnes à $50..	$170,000
Dont 75 pour cent..	127,500

Et le ministre recommandant que pouvoir soit donné d'avancer à la compagnie cette somme de $127,500 sur les rails, etc., en question:

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

Pour ampliation,

JOHN J. McGEE.

A l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

AVANCE SUR RAILS.

2,394 tonnes à $33..	$79,002
Dont 75 pour cent..	59,250

MONTRÉAL, 5 décembre 1882.

MONSIEUR,—Nous avons environ 2,000 tonnes de rails à Prince-Arthur-Landing et 3,787 tonnes à Algoma-Mills. Ces rails seront mis en dépôt pour l'hiver, et j'ai l'honneur de demander qu'il soit fait une avance sur eux conformément à la charte de la compagnie.

La valeur des rails aux endroits où ils sont déposés est de $38 par tonne.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

A. P. BRADLAY, écr., secrétaire des chemins de fer et canaux.

27—8½

OTTAWA, 16 décembre 1882.

MONSIEUR,—La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ayant demandé une avance sur des rails délivrés à Algoma-Mills, j'ai l'honneur de faire le rapport suivant, savoir :

M. Drinkwater, au nom de la compagnie, m'a envoyé des connaissements pour 3,980 tonnes de rails et attaches expédiés de Montréal à Algoma-Mills, ainsi que des reçus de M. Abbott, l'ingénieur de la compagnie à Algoma-Mills, pour la livraison de ces rails, etc., à ce dernier endroit, et des reçus qui couvrent la quantité expédiée, moins environ 1,200 tonnes.

La compagnie allègue que ces rails doivent servir sur la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique. Elle dit qu'il serait possible de se procurer de son ingénieur le reçu pour la balance du chargement, mais que vu le service incertain de la malle à cette saison, cela entraînerait beaucoup de retard.

Le fait que ces rails, etc., ont été expédiés à Algoma-Mills est indubitable, je crois, mais aucun de nos officiers n'en a pris le compte, et c'est un peu difficile de le faire à présent.

Si le gouvernement considère que ces documents constituent une preuve suffisante de la livraison des rails et attaches, et que ce matériel doit, ainsi qu'on le dit, être employé sur la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, et donne l'autorisation de faire une avance à la compagnie, alors la valeur des rails, etc. délivrés à Algoma-Mills est de $35 par tonne. Cela donnerait :

3,980 tonnes à $35	$139,300 00
Dont 75 pour cent	109,475 00

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER, *ingénieur en chef.*

A. P. BRADLEY, écr., secrétaire, chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 19 décembre 1882.

MONSIEUR,—A l'égard de la demande qu'a faite votre compagnie d'une avance sur certains rails, etc., destinés à servir sur la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique et qui ont été expédiés à Algoma-Mills, j'ai reçu instruction de dire que les rails en question n'ont pas été délivrés sur la ligne ainsi que le veut la clause du contrat qui pourvoit à ces avances, et que par conséquent le gouvernement ne peut se rendre à votre demande.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, *secrétaire.*

A M. C. DRINKWATER, secrétaire de la Cie du C. C. P.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 26 janvier 1883.

MONSIEUR,—Le secrétaire de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ayant, par lettre en date du 5 décembre dernier et portant le numéro de renvoi 30230, demandé une avance sur des rails d'acier et attaches délivrés à Prince-Arthur's-Landing, j'ai l'honneur de faire le rapport suivant, savoir :—

M. Caddy, l'ingénieur dirigeant à Prince-Arthur's-Landing, dit qu'il a été débarqué à cet endroit, pour la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, 2,394 tonnes de rails et attaches.

En sus des avances antérieures sur rails, etc., pour la division Est du chemin de fer canadien du Pacifique, la compagnie paraît avoir droit, en vertu de son contrat, à une nouvelle avance comme suit :

2,394 tonnes à $33	$79,002
Dont 75 pour cent	59,250

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER, *ingénieur en chef.*

A M. A. P. BRADLEY, sec., chemins de fer et canaux.

AVANCE SUR RAILS.—DIVISION EST.

26 janvier 1883.

	Tonnes.	Tonnes.
20 novembre 1882.—Rails délivrés à Mattawa et Callander............	6,170	
Moins rails posés.....	2,000	
	———	4,170
19 décembre.—Rails délivrés à Hochelaga	4,078	
23 janvier 1883.— " "	234	
	———	4,312
28 janvier.—Rails délivrés à Prince-Arthur's-Landing.....................		2,394
Total sur lequel des avances sont faites sur la division Est............		10,876

OTTAWA, 30 janvier 1883.

Mémoire.

Le soussigné a l'honneur de représenter :

Qu'à la date du 5 du mois dernier, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a demandé une avance sur des rails d'acier déposés à Prince-Arthur's-Landing.

Que le 26 courant, l'ingénieur en chef a fait un rapport établissant que la compagnie a débarqué, à l'endroit indiqué, 2,394 tonnes de rails, etc., et qu'en outre des avances déjà faites sur des rails pour la section de l'Est—à laquelle il présume que le matériel dont il s'agit actuellement est destiné—la compagnie a droit à une avance de $59,250, ainsi qu'il suit, savoir :—

2,394 tonnes à $33..	$79,002
Dont 75 pour cent..	59,250

Le soussigné recommande que pouvoir soit donné de faire cette avance.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER, *ministre des chemins de fer et canaux.*

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence l'administrateur du gouvernement en conseil, le* 31 *janvier* 1883.

Vu le mémoire du ministre des chemins de fer et canaux, en date du 30 janvier 1883, exposant :—

Qu'à la date du 5 décembre 1882 la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a demandé une avance sur des rails d'acier déposés à Prince-Arthur's-Landing ;

Que le 26 courant l'ingénieur en chef a fait un rapport établissant que la compagnie a débarqué à l'endroit indiqué, 2,394 tonnes de rails, etc., et qu'en outre des avances déjà faites sur des rails pour la section de l'Est—à laquelle il présume que le matériel dont il s'agit actuellement est destiné—la compagnie a droit à une avance de $59,250, ainsi qu'il suit, savoir :—

2,394 tonnes à $33..	$79,002
Dont 75 pour cent..	59,250

Et le ministre recommandant que pouvoir soit donné de faire cette avance:

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

Pour ampliation.

JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 1er février 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que le 31 du mois dernier le conseil a rendu un arrêté autorisant de faire à votre compagnie une avance de $59,250 sur 2,394 tonnes de rails d'acier, etc., actuellement déposés à Prince-Arthur's-Landing, et de plus qu'un certificat a été délivré en sa faveur pour le montant mentionné.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, *secrétaire.*

CHARLES DRINKWATER, écr.,
Sec. de la Cie du C. C. P.

AVANCE SUR RAILS.

800 tonnes à $50	$40,000
75 pour cent	30,000

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 16 décembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de demander une nouvelle avance sur des rails, etc., importés dans le Nord-Ouest depuis la date de la dernière avance.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

A. P. BRADLEY, écr.,
Sec. Chemins de fer et canaux.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 19 décembre 1882.

MONSIEUR,—La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ayant demandé une avance sur des rails d'acier, etc., qu'elle a actuellement en dépôt le long de la ligne du dit chemin de fer, sur la section du Centre, j'ai l'honneur de faire le rapport suivant :—

Le rapport de M. Dickey—daté le 8 courant—compris, en outre des 6,797 tonnes de rails d'acier et attaches cédés en vertu du contrat et non-encore payés, et de ceux sur lesquels une avance a déjà été faite, la compagnie en a actuellement en dépôt 800 autres tonnes sur lesquelles elle paraît avoir droit à une avance comme suit :—

800 tonnes à $50	$40,000
Dont 75 pour cent	30,000

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER.

A. P. BRADLEY, écr., secrétaire, chemins de fer et canaux.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—Relevé des rails—Section du Centre.

Date.	Désignation.	Rails en dépôt. Tonx'.	Rails en dépôt. Lbs.	Rails posés. Ton'x.	Rails posés. Lbs.
	Rapport de M. Dickey, à l'extrémité de la voie	7,653	576		
	Sur la ligne entre Stonewall et Portage-la-Prairie	4,475			
	Rapport de M. Dickey allant jusqu'au 30 novembre 1882, des rails au delà de Saint-Vincent	58,135	1,253		
	Rails cédés à la compagnie en vertu du contrat et non encore payés	....	....	6,797	
	Rails posés sur l'embranchement Sud-Ouest, sur lesquels une avance a été faite	....	....	5,755	2,170
	Rails posés entre Stonewall et Portage-la-Prairie, et posés sur l'embranchement	....	....	2,432	369
	Subv. pour la section de 20 milles, à l'ouest du Creek Plat	....	....	40,000	
	Totaux des rails représentés	70,263	1,829	54,985	299
	Moins—rails posés	54,983	299		
	Rails sur lesquels la compagnie a droit à une avance	15,278	1,530		
1882	Avance— Ton'x.				
8 mai	5,000				
20 juin	5,000				
15 juill.	10,000				
22 do	8,000				
1er août	1,400				
15 do	1,350				
Déc	600				
15 do	3,400				
19 do	800 — 35,550				
	Déductions—				
	Evaluation n° 5 — 2,000				
	do 7 — 2,500				
	do 8 — 2,000				
	do 9 — 300				
	do 13 — 1,500				
	do 14 — 2,000				
	do 15 — 2,000				
	do 16 — 2,000				
	do 17 — 2,000				
	do 18 — 2,000				
	do 19 — 2,000 — 20,300				
		15,250			
	Balance	28	1,530		

OTTAWA, 19 décembre 1882.

Mémoire.

Le soussigné a l'honneur de représenter que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ayant demandé une avance sur des rails d'acier déposés le long de la ligne de la section du Centre, l'ingénieur en chef a fait rapport, le 19 courant, que la dite compagnie a actuellement en dépôt 800 tonnes de rails d'acier et attaches sur lesquels elle paraît avoir droit à une avance de $30,000, soit 75 pour cent de la valeur des dits rails, etc., à $50 par tonne.

Le soussigné recommande que pouvoir soit donné de faire la dite avance de $30,000.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER, *ministre des chemins de fer et canaux.*

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence l'administrateur du gouvernement en conseil le* 22 *décembre* 1882.

Vu le mémoire du ministre des chemins de fer et canaux, en date du 19 décembre 1882, exposant:—

Que le 16 décembre courant, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a demandé une avance sur des rails d'acier déposés le long de la ligne de la section du Centre ;

Que le 19 courant l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat a fait rapport que la compagnie a actuellement en dépôt 800 tonnes de rails d'acier et attaches sur lesquels elle paraît avoir droit à une avance de $30,000, soit 75 pour cent de la valeur des dits rails, etc., à $50 par tonne ;

Et le ministre recommandant que pouvoir soit donné de faire la dite avance de $30,000 :

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE.

A l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

AVANCE SUR RAILS.

2,000 tonnes à $50	$100,000
Dont 75 pour cent	75,000

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 22 décembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de demander qu'une nouvelle avance, à compte de rails et attaches importés par la compagnie dans le Nord-Ouest depuis la date de la dernière avance, soit faite conformément au contrat.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

A A. P. BRADLEY, écr., sec., chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 23 décembre 1882.

MONSIEUR,—La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ayant demandé une avance sur des rails d'acier, etc., qu'elle a actuellement en dépôt le long de la ligne du dit chemin de fer, sur la section du Centre, j'ai l'honneur de faire le rapport suivant :

En outre des 6,797 tonnes de rails d'acier et attaches cédées en vertu du contrat et non encore payées, et de la quantité sur laquelle une avance a déjà été faite (le rapport de M. Dickey, en date du 16 courant, compris), la compagnie en a actuellement en dépôt 2,000 autres tonnes sur lesquelles le contrat paraît lui donner droit à une avance comme suit :—

2,000 tonnes à $50	$100,000
Dont 75 pour cent	75,000

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINWOOD SCHREIBER.

A. P. BRADLEY, écr., secrétaire, chemins de fer et canaux.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—Relevé des rails.

Date.	Désignation.	Rails en dépôt. Ton'x.	Rails en dépôt. Lbs.	Rails posés. Ton'x.	Rails posés. Lbs.
	Section du Centre.				
	Rapport de M. Dickey, à l'extrémité de la voie..................	7,653	567		
	Sur la ligne entre Stonewall et Portage-la-Prairie.............	4,475			
	Rapport de M. Dickey, allant jusqu'au 7 novembre 1882, des rails au delà de Saint-Vincent..............................	52,855	1,149		
	Rails cédés à la compagnie en vertu du contrat et non encore payés..	....	....	6,797	
	Rapport de M. Dickey du 7 au 14 novembre........................	1,679	1,440		
	Rails posés sur l'embranchement Sud-Ouest........................	....	....	5,755	2,170
	Rails transportés entre Stonewall et Portage-la-Prairie et posés sur l'embranchement..............................	....	....	2,432	369
	Rapport de M. Dickey, du 14 au 21 novembre......................	1,566	2,180		
	Moins subvention pour la 20e section de 20 milles...............	....	....	40,000	
	Rapport de M. Dickey, du 21 au 30 novembre......................	2,033	964		
	do 1er au 7 décembre..........................	2,001	320		
		72,264	2,149	54,985	299
	Moins rails posés....................................	54,985	299		
	Rails sur lesquels la compagnie a droit à une avance........	17,279	1,850		
1881-2.	Avances— Ton'x.				
8 mai.	 5,000				
20 juin.	 5,000				
15 juill.	 10,000				
22 do	 8,000				
1er août	 1,400				
15 do	 1,350				
Déc	 600				
15 do	 3,400				
19 do	 800				
23 do	.... 2,000 — 37,550				
	Déductions—				
	Evaluation n° 5.......................... 2,000				
	do 7.......................... 2,500				
	do 8.......................... 2,000				
	do 9.......................... 300				
	do 13.......................... 1,500				
	do 14.......................... 2,000				
	do 15.......................... 2,000				
	do 16.......................... 2,000				
	do 17.......................... 2,000				
	do 18.......................... 2,000				
	do 19.......................... 2,000 — 20,300				
		17,250			
	Balance..	29	1,850		

Mémoire. OTTAWA, 29 décembre 1882.

Le soussigné a l'honneur de représenter que le 22 courant la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a demandé une nouvelle avance sur des rails d'acier et attaches importés dans le Nord-Ouest, et qu'un rapport reçu de l'ingénieur en chef, en date du 23 du mois dernier, établit qu'en outre des 6,797 tonnes cédées à la compagnie par le contrat et non encore payées, cette dernière en a actuellement en dépôt, sur la ligne du chemin de fer, section du Centre, 2,000 tonnes sur lesquelles elle paraît avoir droit à une avance de $75,000, ce qui est 75 pour cent de la valeur de ces rails à $50 par tonne.

Le soussigné recommande que la dite avance soit autorisée.

Respectueusement soumis,

J. H. POPE,

Ministre par intérim des chemins de fer et canaux.

Rapport *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence l'administrateur du gouvernement en conseil, le* 5 *janvier* 1883.

Vu le mémoire du ministre par intérim des chemins de fer et canaux, en date du 29 décembre 1882, exposant :—

Que le 23 décembre courant, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a demandé une nouvelle avance sur des rails d'acier et attaches importés dans le Nord-Ouest ;

Que le 23 décembre courant, l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat a fait rapport qu'en outre des 6,797 tonnes cédées à la compagnie par le contrat et non encore payées, cette dernière en a actuellement en dépôt, sur la ligne du chemin de fer—section du Centre—2,000 tonnes sur lesquelles elle paraît avoir droit à une avance de $75,000, ce qui est 75 pour cent de la valeur de ces rails à $50 par tonne ;

Et le ministre recommandant que l'avance soit en conséquence autorisée :

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

Pour ampliation,

JOHN J. McGEE.

A l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

AVANCE SUR RAILS.

2,100 tonnes à $50	$105,000
75 pour cent	78,750

Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Bureau du secrétaire, Ottawa, 9 janvier 1883.

Monsieur,—J'ai l'honneur de demander que conformément à la charte de la compagnie une nouvelle avance soit faite sur les matériaux importés dans le Manitoba depuis la date de la dernière avance.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

A. P. Bradley, écr., sec. chemins de fer et canaux.

Ottawa, 16 janvier 1883.

Monsieur,—La compagnie du chemin de fer du Pacifique ayant demandé une avance sur des rails, etc., déposés le long de la ligne du dit chemin de fer, sur la section du Centre, j'ai l'honneur de faire le rapport suivant :

En outre des 6,797 tonnes de rails d'acier et attaches cédées par le contrat et non encore payées, et de la quantité sur laquelle une avance a déjà été faite (le rapport de M. Dickey—en date du 15 courant—compris), la compagnie en a actuellement en dépôt 2,100 autres tonnes sur lesquelles le contrat paraît lui donner droit à une avance comme suit :—

2,100 tonnes à $50	$105,000
Dont 75 pour cent	78,750

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER.

A. P. Bradley, écr., sec., chemins de fer et canaux.

Ottawa, 16 janvier 1883.

Mémoire.

Le soussigné a l'honneur de représenter que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ayant demandé une avance sur des rails délivrés le long de la ligne du dit chemin—section du Centre—l'ingénieur en chef a, le 16 courant, fait un rap-

port établissant qu'en outre des 6,797 tonnes de rails et attaches cédées par le contrat et non encore payées, la compagnie en a en dépôt 2,100 tonnes sur lesquelles le contrat paraît lui donner droit à une avance de $78,750, ce qui est 75 pour cent de la valeur de cette quantité à $50 par tonne.

Le soussigné recommande que l'avance du montant mentionné soit autorisée.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER, *ministre des chemins de fer et canaux.*

Rapport *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence l'administrateur du gouvernement en conseil, le* 19 *janvier* 1883.

Vu le mémoire du ministre des chemins de fer et canaux, en date du 16 janvier 1883, exposant :—

Que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a demandé une avance sur des rails délivrés le long de la ligne du dit chemin, sur la section du Centre ;

Que le 16 janvier courant l'ingénieur en chef a fait un rapport établissant qu'en outre des 6,797 tonnes de rails et attaches à elle cédées par le contrat et non encore payées, la compagnie en a en dépôt 2,100 tonnes sur lesquelles le contrat paraît lui donner droit à une avance de $78,750, ce qui est 75 pour cent de la valeur de cette quantité à $50 par tonne ;

Et le ministre recommandant en conséquence d'être autorisé à faire l'avance du montant ci-dessus mentionné :

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

Pour ampliation,

JOHN J. McGEE,

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

Section du Centre.—*Subvention.—Evaluation n°* 20.

Evaluations antérieures	561	milles.
Présente évaluation	20	"
Total	581	"

Montant certifié jusqu'à ce jour :

Section de l'Est	$ 487,155 20
" du Centre	6,535,625 00
	$7,022,780 20

Chemin de fer canadien du Pacifique,
Bureau de l'ingénieur en chef, Ottawa, 23 janvier 1883.

Désignation des travaux ; subvention en argent ; numéro du contrat, Cie C. C. P.

Situation topographique des travaux, à l'ouest de la rivière Rouge (section du Centre.)

Nom des entrepreneurs—la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Date du contrat—21 octobre 1880.

Evaluation des travaux faits et des matériaux délivrés, en vertu de ce contrat, depuis le commencement des opérations jusqu'au 23 janvier 1883.

Les travaux dont suit l'évaluation se font par autorité du département des chemins de fer et canaux, en vertu du contrat portant le numéro et la date ci-dessus, et aussi en vertu des lettres n° 27816 et 28944.

Valeur totale des travaux faits et des matériaux délivrés jusqu'au 23 janvier 1883 :—

561 milles à $10,000		$5,810,000 00
A ajouter avance sur rails ; avance totale, 39,650 tonnes à $50, $1,982,500, dont 75 pour cent	$1,486,875 00	
Moins, couvertes par la présente évaluation, 20,300 tonnes à $50, $1,015,000, dont 75 pour cent	761,250 00	
		725,625 00
		$6,535,625 00

Mémoire, concession de terre :—

581 milles à 12,500 acres par mille	7,262,500 acres.
Moins un cinquième	1,452,500 "
	5,810,000 "

Ce qui précède est une évaluation exacte préparée d'après les états transmis par M. James Dickey. Les quantités ainsi fournies ont été calculées avec soin aux prix du contrat, ou à des prix spécialement acceptés par les lettres administratives ci-dessus mentionnées.

J. R. CHAMBERLAIN.

J'ai examiné l'état sur lequel est basée cette évaluation ; j'ai aussi vérifié les calculs, et je suis convaincu que tous les travaux représentés comme faits ont été dûment autorisés par le ministère.

FRANCIS J. LYNCH, *préposé du bureau principal de la Cie du C.C.P.*

Montant total actuellement certifié pour la section du Centre, $6,535,625. A déduire tous les paiements antérieurs

COLLINGWOOD SCHREIBER, *ingénieur en chef, par F.J.L.*

Je certifie par les présentes que 581 milles de la division Est de la section du Centre du chemin de fer canadien du Pacifique sont achevés au point d'y permettre le service de trains réguliers, et qu'ils sont suffisamment équipés pour les besoins de la circulation sur ce chemin.

COLLINGWOOD SCHREIBER, *par F.J.L.*

Mémoire,

Matériel roulant employé par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique sur la division Est de la section du Centre :—

94 locomotives ; 37 voitures et wagons ; 364 wagons fermés ; 2,154 wagons plateformes, et 79 autres.

OTTAWA, 23 janvier 1883.

Mémoire.

Le soussigné a l'honneur de représenter que le 23 courant, l'ingénieur en chef a délivré, pour la section du Centre du chemin de fer canadien du Pacifique, un certificat—n° 20—établissant que sur la division Est de cette section, une nouvelle longueur de 20 milles de chemin a été achevée et équipée de manière à y permettre la circulation des trains,—ce qui fait, pour cette division, un total de 581 milles.

Voici quels sont les détails du présent certificat :—

Valeur totale des travaux faits et des matériaux délivrés jusqu'au 23 janvier 1882 :—

581 milles à $10,000		$5,810,000 00
A ajouter avance sur rails; avance totale, 36,650 tonnes à $50, $1,982,500, dont 75 pour cent	$1,486,875 00	
Moins couvertes par cette évaluation, 20,300 tonnes à $50, $1,015,000, dont 75 pour cent	761,250 00	
		725,625 00
		$6,535,625 00
Les livres du comptable de ce département établissement que sur ce montant il a été payé	6,256,875 00	
A quoi il faut ajouter $78,750, montant d'une avance approuvée par l'honorable Conseil privé sur une recommandation en date du 15 courant	78,750 00	
		6,335,625 00
Ce qui laisse actuellement payable une balance de		$ 200,000 00

Le soussigné fera ici remarquer que la compagnie a payé intégralement la somme de $1,042,519.29 pour des matériaux acceptés par elle, et du remboursement de laquelle somme les détails ont figuré dans toutes les précédentes évaluations de l'ingénieur en chef.

Le présent certificat établit en outre que la compagnie a droit de recevoir, pour les 20 milles de chemin en question, sa concession de terre au taux de 12,500 acres par mille, soit un total de 250,000 acres,—moins une retenue d'un cinquième exercée en vertu du contrat.

Le soussigné recommande que pouvoir soit donné de payer à la compagnie la susdite somme de $200,000.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER, *ministre des chemins de fer et canaux.*

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence l'administrateur du gouvernement en conseil, le* 29 *janvier* 1883.

Vu le mémoire du ministre des chemins de fer et canaux, en date du 23 janvier 1883, exposant :—

Que le 23 janvier courant, l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique a délivré un certificat—n° 20—établissant que sur la division Est de la section du Centre du chemin de fer, un nouveau parcours de 20 milles de chemin a été achevé et équipé de manière à y permettre la circulation de trains réguliers, ce qui fait, pour cette division, un total de 581 milles ;

Que les détails du dit certificat sont comme suit, savoir :

Valeur totale des travaux faits et des matériaux délivrés jusqu'au 23 janvier 1883 :—

581 milles à $10,000		$5,810,000 00
A ajouter avance sur rails ; avance totale, 39,650 tonnes à $50, $1,982,500, dont 75 pour cent	$1,486,875 00	
Moins couvertes par cette évaluation, 20,300 tonnes à $50, $1,015,000, dont 75 pour cent	761,250 00	
		725,625 00
		$6,535,625 00
Les livres du comptable de ce département établissent que sur ce montant il a été payé	$6,256,875 00	
A quoi il faut ajouter $78,750, montant d'une avance approuvé par l'honorable Conseil privé sur une recommandation en date du 19 courant	78,750 00	
		6,335,625 00
Ce qui laisse actuellementpayable la balance de		$ 200,000 00

Que la compagnie a payé intégralement la somme de $1,042,519.29 pour des matériaux acceptés par elle, et du remboursement de laquelle somme des détails ont figuré dans toutes les précédentes évaluations de l'ingénieur en chef ;

Que le dit certificat établit en outre que la compagnie a droit de recevoir, pour les 20 milles de chemin en question, sa concession de terre au taux de $12,500 acres par mille, soit un total de 250,000 acres—moins une retenue d'un cinquième exercée en vertu du contrat :

Et le ministre recommandant que pouvoir soit donné de payer à la compagnie la susdite balance couverte par le présent certificat, savoir, $200,000.

Le comité est d'avis que paiement soit fait en conséquence.

Pour ampliation,

J. J. McGEE.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 30 janvier 1883.

MONSIEUR,—J'ai reçu votre demande à l'effet de payer à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique $200,000 pour un nouveau parcours de 20 milles de chemin achevé. S'il n'y a pas lieu de faire une déduction de $75,000, veuillez bien certifier que pour construire ce bout de chemin on ne s'est pas servi de rails ayant fourni le prétexte d'une avance.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. L. McDOUGALL, *auditeur général.*

A. P. BRADLEY, écr., sec. des chemins de fer et canaux.

30 janvier 1883.

M. Schreiber dit qu'il n'a pas été fait d'avances sur les rails posés sur ces 20 milles de chemin.

C. SCHREIBER.

OTTAWA, 30 janvier 1883.

MONSIEUR,—En réponse à votre note de ce jour, au sujet du certificat pour $200,000 en faveur de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, je dois dire que l'ingénieur en chef déclare qu'il n'a pas été fait d'avance sur les rails qui ont servi à la construction des 20 milles de chemin pour lesquels ce certificat a été donné.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, *secrétaire.*

J. L. MCDOUGALL, auditeur général.

AVANCE SUR RAILS.

3,650 tonnes à $50	$182,500 00
Dont 75 pour cent	136,875 00

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,

BUREAU DU SECRÉTAIRE,

MONTRÉAL, 27 janvier 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de demander une nouvelle avance sur les rails et attaches importés dans le Manitoba depuis la date de la dernière avance, et vous m'obligerez en vous occupant bientôt de la chose.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

A. P. BRADLEY, écr., sec., dépt. des chem. de fer et canaux.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 31 janvier 1883.

MONSIEUR,—La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ayant demandé une avance sur des rails et attaches délivrés le long de la ligne du dit chemin de fer, sur la section du Centre, j'ai l'honneur de faire le rapport suivant, savoir:—

En outre des 6,797 tonnes de rails d'acier et attaches cédées par le contrat et non encore payées, et ceux sur lesquels une avance a déjà été faite (le rapport de M. Dickey—en date du 21 courant—compris), la compagnie en a actuellement en dépôt 3,650 tonnes sur lesquelles son contrat paraît lui donner droit à une avance comme suit:—

3,650 tonnes à $50	$182,500
Dont 75 pour cent	136,875

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER, *ingénieur en chef.*

A. P. BRADLEY, écr., sec., chemins de fer et canaux.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—Relevé des rails, 31 janvier 1883.

Date.	Désignation.	Rails en dépôt.		Rails posés.	
		Ton'x.	Lbs.	Ton'x.	Lbs.
	Section du Centre.				
	Rapport de M. Dickey à l'extrémité de la voie	7,653	576		
	Sur la ligne entre Stonewall et Portage-la-Prairie	4,475	....		
	Rapport de M. Dickey allant jusqu'au 7 novembre 1882, des rails au delà de Saint-Vincent	52,855	1,149		
	Rails cédés à la compagnie en vertu du contrat et non encore payés	....	....	6,797	
	Rapport de M. Dickey, du 7 au 14 novembre	1,679	1,440		
	Rails posés sur l'embranchement Sud-Euest pour Emerson	....	....	5,755	2,170
	do do et transportés sur la ligne entre Stonewall et Portage-la-Prairie	....	....	2,432	369
	Rapport de M. Dickey, du 14 au 21 novembre	1,566	2,180		
	Moins subvention pour la 20e section de 20 milles	....	....	40,000	
	Rapport de M. Dickey, du 21 au 30 novembre	2,033	964		
	do 1er au 7 décembre	2,001	320		
	do 7 au 31 do	4,105	194		
1883.	Moins subvention pour la 21e section de 20 milles	....	....	2,000	
	Rapport de M. Dickey, du 1er au 21 janvier	3,631	....		
	Totaux	80,001	103	56,985	299
	Moins rails posés	56,985	299		
	Rails sur lesquels la compagnie a droit à une avance	23,015	2,044		
1882.	Avances— Ton'x.				
8 mai	5,000				
20 juin	5,000				
15 juill.	10,000				
22 do	8,000				
1er août	1,400				
15 do	1,350				
Déc	600				
15 do	3,400				
19 do	800				
23 do	2,000				
1883.					
16 janv.	2,100				
31 do	3,650 — 43,300				
	Déductions—				
	Evaluation n° 5 — 2,000				
	do 7 — 2,500				
	do 8 — 2,000				
	do 9 — 300				
	do 13 — 1,500				
	do 14 — 2,000				
	do 15 — 2,000				
	do 16 — 2,000				
	do 17 — 2,000				
	do 18 — 2,000				
	do 19 — 2,000 — 20,300				
		23,000			
	Balance	15	2,044		

OTTAWA, 31 janvier 1883.

Mémoire.

Le soussigné a l'honneur de représenter que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ayant demandé une avance sur des rails délivrés le long de la ligne de ce chemin de fer, sur la section du Centre, l'ingénieur en chef a fait, ce jour, un rapport établissant qu'en outre des 6,797 tonnes de rails et attaches cédées par le contrat et non encore payées, la compagnie en a en dépôt sur la ligne du dit chemin

de fer, section du Centre, 3,650 tonnes sur lesquelles son contrat paraît lui donner droit à une avance de $136,875,—ce qui est 75 pour cent de la valeur de cette quantité à $50 par tonne.

Le soussigné recommande que l'avance du montant mentionné soit autorisée.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER, *ministre des chemins de fer et canaux.*

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le* 31 *janvier* 1883.

Vu le mémoire du ministre des chemins de fer et canaux, en date du 31 janvier 1883, exposant que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ayant demandé une avance sur les rails délivrés le long de la ligne de ce chemin de fer, sur la section du Centre, l'ingénieur a fait, à la même date, un rapport établissant qu'en outre des 6,797 tonnes de rails et attaches cédées par le contrat et non encore payées, la compagnie en a en dépôt sur la ligne du dit chemin de fer, section du Centre, 3,650 autres tonnes sur lesquelles son contrat paraît lui donner droit à une avance de $136,875,—ce qui est 75 pour cent de la valeur de cette quantité à $50 par tonne;

Et le ministre recommandant que l'avance du montant mentionné soit autorisé:

Le comité soumet cette recommandation à l'approbation de votre Excellence.

JOHN J. McGEE.

OTTAWA, 8 décembre 1882.

CHER MONSIEUR.—En réponse à votre demande, j'ai l'honneur de dire que M. Stephen, le président de la Cie du C. C. P., est convenu avec l'honorable J. H. Pope et moi-même, de construire et achever le chemin de fer depuis Emerson jusqu'à la jonction de l'embranchement Sud-Ouest du C. C. P. pendant la saison prochaine, pourvu que vous assuriez la construction d'un pont convenable pour traverser la rivière Rouge avec droit de passage gratuit à travers la ville de chaque côté de la rivière. Dans le but de favoriser ce règlement de la question, je soumettrai à l'approbation de Son Excellence le gouverneur général en conseil, une proposition à l'effet de faire augmenter—sauf la sanction du parlement—jusqu'à cinquante mille piastres le crédit de $30,000 voté pour un pont à Emerson, dans le cas où l'on construirait un pont propre au chemin de fer ainsi qu'à la circulation ordinaire.

Je vous télégraphierai la décision du conseil aussitôt qu'elle aura été obtenue.

Je demeure votre dévoué,

CHARLES TUPPER.

THOMAS CARNEY, écr., maire d'Emerson.

(Mémoire.) OTTAWA, 9 décembre 1882.

Le soussigné a l'honneur de représenter :—

Que par un arrangement verbal fait avec l'honorable J. H. Pope et moi-même, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique s'est engagée à construire et achever, pendant la saison prochaine, une ligne de chemin de fer reliant la ville d'Emerson avec son embranchement Sud-Ouest, à l'endroit où la ligne se dirigeant de Winnipeg au sud rencontre celle qui va vers l'ouest, pourvu que la ville se charge de la construction d'un pont convenable pour traverser la rivière Rouge, et fournisse un droit de passage gratuit à travers la ville, de chaque côté de la rivière.

Qu'à la dernière session du parlement la somme de $30,000 a été votée au département des travaux publics afin d'aider à la corporation d'Emerson à construire sur la rivière Rouge, un pont dont les plans, etc., devront être approuvés par Son Excellence le gouverneur en conseil.

27—9

En conséquence, le soussigné recommanderait que "pouvoir fût donné d'inclure dans les prévisions budgétaires devant être soumisles au parlement à sa prochaine session une nouvelle somme de $20,000 (vingt mille piastres), ce qui fait un total de $50.000 à accorder à la ville d'Emerson, pourvu qu'un pont convenable soit construi sur la rivière Rouge, tant pour le chemin de fer que pour la circulation ordinaire.

Repectueusement soumis,

CHARLES TUPPER, *ministre des chemins de fer et canaux.*

Ministre par intérim des T. P.

Rapport *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le* 11 *décembre* 1882.

Vu le mémoire commun du ministre des chemins de fer et canaux et du ministre par intérim des travaux publics, en date du 9 décembre 1882, exposant:

Que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique s'engage à construire et achever, pendant la saison prochaine, une ligne de chemin de fer reliant la ville d'Emerson avec son embranchement sud-ouest, à l'endroit où la ligne se dirigeant de Winnipeg au sud rencontre celle qui va vers l'ouest, pourvu que la ville se charge de la construction d'un pont convenable pour traverser la rivière Rouge, et fournisse un droit de passage gratuit à travers la dite ville, de chaque côté de la rivière;

Qu'à la dernière session du parlement la somme de $30,000 a été votée afin d'aider à la corporation d'Emerson à construire un pont sur la rivière Rouge;

Et que les dits ministres recommandent que pouvoir soit donné d'inclure duns les prévisions budgétaires devant être soumises au parlement, à sa prochaine session, une nouvelle somme de $20,000,—ce qui fait en tout un total de $50,000 à accorder à la ville d'Emerson, pourvu qu'un pont convenable soit construit sur la rivière Rouge, tant pour le chemin de fer que pour la circulation ordinaire:

Le comité soumet cette recommandation à l'approbation de Votre Excellence.

Pour ampliation,

JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

Ottawa, 12 décembre 1882.

Le conseil a consenti à inclure vingt autres mille piastres dans le budget, ainsi que proposé par ma lettre.

CHARLES TUPPER.

Thomas Carnry, écr., maire d'Emerson.

Ottawa, 12 décembre 1882.

Monsieur,—J'ai reçu instruction de vous transmettre ci-inclus copie d'un arrêté du conseil en date du 11 courant, permettant d'inclure dans les prévisions budgétaires (en outre des $30,000 votées à la dernière session) une nouvelle somme de $20,000 devant être accordée à la corporation d'Emerson pour aider à construire sur la rivière Rouge, un pont destiné tant au chemin de fer qu'à la circulation ordinaire. Le ministre vous a notifié ce matin par dépêche télégraphique, de la passation de l'arrêté en question.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, *secrétaire.*

Thomas Carney, écr, maire d'Emerson.

OTTAWA, 12 décembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous transmettre, pour votre information, la copie ci-incluse d'un arrêté du conseil en date du 11 courant, permettant d'inclure dans les prévisions budgétaires devant être soumises au parlement à sa prochaine session (en outre des $30,000 votées à la session dernière), une nouvelle somme de $20,000 devant être accordée à la corporation de la ville d'Emerson, pour lui aider à construire sur la rivière Rouge, un pont destiné tant au chemin de fer qu'à la circulation ordinaire.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, *secrétaire.*

CHARLES DRINKWATER, écr, secrétaire de la Cie C. C. P., Montréal.

MONTRÉAL, 13 décembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser reception de votre lettre du 12 courant, contenant une copie de l'arrêté du conseil, en date du 11, à l'effet de permettre d'inclure dans les prévisions budgétaires devant être soumis au parlement, à sa prochine session (en outre des $30,000 votées à la session dernière), une nouvelle somme de $10,000 devant être accordée à la corporation de la ville d'Emerson pour lui aider à construire, sur la rivière Rouge, un pont destiné tant au chemin de fer qu'à la circulation ordinaire.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

A. P. BRADLEY, écr. sec., chemins de fer et canaux.

RÉSOLUTION.

(27*a*)

De la Chambre des communes, en date du 20 février 1882.—Pour un mémoire concernant la substitution d'actions du chemin de fer de Credit-Valley au dépôt d'un million de piastres en argent, par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

TABLE DES DOCUMENTS CONCERNANT LA SUBSTITUTION D'ACTIONS DE CREDIT-VALLEY AU MILLION DE PIASTRES DÉPOSÉ PAR LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

A. Mémoire à ce sujet.
B. Demande de M. Angus, 24 novembre 1882.
C. Rapport au conseil, par le ministre des finances, recommandant la substitution, 24 novembre 1882.
D. Arrêté du conseil, 25 novembre 1882.
E. Résolutions des actionnaires de la compagnie de chemin de fer de Credit-Valley au sujet de l'émission d'actions débentures, passées à Toronto, 8 juillet 1881. (Copie certifiée.)
F. Formule de certificat d'actions-débentures 5 pour cent de la compagnie du chemin de fer de Credit-Valley.
G. Statuts et règlements de la compagnie du chemin de fer de Credit-Valley, réglant l'émission et le transfert des actions-débentures permanentes 5 pour cent.
H. Cession et convention exécutée (en double) par George Stephen, écr., représentant la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et l'honorable ministre des finances. L'autre copie a été renvoyée à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, suivant lettre n° 7.

J. Correspondance comme suit :

1. Lettre du sous-ministre des finances au sous-ministre de la justice, en date du 25 novembre 1882, transmettant la demande de M. Angus, avec le certificat d'actions inclus, et demandant quelles sont les mesures à prendre pour en effectuer le transfert au ministre des finances.
2. Lettre du sous-ministre de la justice au sous-ministre des finances, en date du 25 novembre 1885, en réponse à n° 1.
3. Lettre du sous-ministre des finances à George Stephen, écr., président de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, en date du 25 novembre 1882, transmettant copie d'un arrêté du conseil à l'effet d'autoriser l'échange, et copie de la lettre n° 2 du sous-ministre de la justice, avec le certificat d'actions, et lui demandant d'envoyer la formule nécessaire pour effectuer la transaction.
4. Lettre de C. Drinkwater, écr., secrétaire de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, en date du 27 novembre 1882, au sous-ministre des finances, accusant réception de la lettre du 25 à M. Stephen, et transmettant cession (H) en double, ainsi que certificat d'actions portant à son endos une procuration à M. Fraser l'autorisant à transférer les actions au ministre des finances.
5. Lettre du sous-ministre des finances au sous-ministre de la justice, transmettant la cession et demandant si elle est dans l'ordre, 28 novembre 1882.

6. Lettre du sous-ministre de la justice au sous-ministre des finances, en date du 28 novembre 1882, en réponse à n° 5—documents satisfaisants.
7. Lettre du sous-ministre des finances à M. Drinkwater, en date du 28 novembre 1882, renvoyant une copie de la cession dûment exécutée et l'informant que le certificat a été envoyé à M. Fraser, et que, lorsqu'il aura déclaré que la chose est dans l'ordre, les deniers seront payés ; aussi l'informant que la copie des résolutions passées par les actionnaires de la compagnie du chemin de fer Credit-Valley, autorisant l'émission des actions, n'a pas été reçue.
8. Lettre de M. Drinkwater au sous-ministre des finances, en date du 28 novembre 1882, transmettant documents E. F. et G.
9. Lettre du sous-ministre des finances à A. Fraser, écr., Toronto, en date du 28 novembre 1882, transmettant certificat reçu de M. Drinkwater, avec procuration incluse et lui demandant de fournir un nouveau certificat.
10. Télégramme de M. Fraser au sous-ministre des finances, en date du 29 novembre 1882—que le transfert est complété.
11. Lettre de M. Fraser au sous-ministre des finances, en date du 29 novembre 1882, transmettant certificat en faveur de l'honorable ministre des finances.
12. Lettre de C. H. Terry pour le sous-ministre des finances à M. Fraser, en date du 30 novembre 1882, accusant réception de n° 11, et certificat inclus.
13. Lettre du sous-ministre des finances à MM. Morton, Rose et Cie, transmettant certificat pour être contresigné, en date du 30 novembre 1882.
14. Lettre de MM. Morton, Rose et Cie, au sous-ministre des finances, en date du 13 décembre 1882, transmettant certificat contresigné.
15. Lettre de MM. Morton, Rose et Cie, au sous-ministre des finances, en date du 14 décembre 1882, disant que la lettre du 13 a été écrite par malentendu, vu que le certificat ne sera transmis que par la prochaine malle.
16. Lettre du sous-ministre des finances à MM. Morton, Rose et Cie, en date du 27 décembre 1882, accusant réception de leurs lettres du 13 et du 14 décembre.
17. Lettre de MM. Morton, Rose et Cie, au sous-ministre des finances, en date du 28 décembre 1882, transmettant certificat contresigné et endossé (avec certaines conditions).
18. Lettre du sous-ministre des finances à MM. Morton, Rose et Cie, en date du 10 janvier 1883, accusant réception de leur lettre du 28 décembre avec ce qu'elle contient
19. Lettre du sous-ministre des finances au sous-ministre de la justice en date du 10 janvier 1883, transmettant certificat endossé et aussi avis—dans la *Gazette*—de la demande projetée au parlement à l'effet de modifier les actes concernant la compagnie de chemin de fer de Credit-Valley, et lui demandant si la garantie possédée par le gouvernement serait par là affectée.
20. Lettre du sous-ministre de la justice aux sous-ministre des finances, en date du 11 janvier 1883, en réponse à la lettre du 10 et suggérant la conduite à tenir.
21. Lettre du sous-ministre des finances à MM Morton, Rose et Cie, en date du 12 janvier 1882—que la retention, par le gouvernement, du certificat endossé ne doit pas être prise pour un consentement de sa part aux conditions qu'il porte.
22. Lettre—semblable à 21—du sous-ministre des finances à C. Drinkwater, écr., secrétaire de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, en date du 12 janvier 1883.
23. Lettre de M. Drinkwater au sous-ministre des finances (marquée " personnelle ") en date du 19 janvier 1883—qu'il n'a pas compris l'endossement et va se mettre en communication avec Morton, Rose et Cie sur le sujet.
24. Lettre de M. Drinkwater au sous-ministre des finances (également marquée " personnelle,") en date du 23 janvier 1883, transmettant un nouveau certificat pour remplacer le certificat endossé.
25. Lettre du sous-ministre des finances à M Drinkwater, en date du 25 janvier 1883—qu'il se propose d'envoyer le nouveau certificat à MM. Morton, Rose et Cie pour qu'ils le contresignent.

26. Lettres du sous-ministre des finances à MM. Morton Rose et Cie, en date de février 1883, transmettant un nouveau certificat pour être contresigné sans conditions.

MÉMOIRE.—A.

Concernant la substitution d'actions de Credit-Valley au dépôt de $1,000,000 en argent, par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, par son vice-président, M. R. Angus, a, le 24 novembre 1882, présenté à l'honorable ministre des finances une demande priant le gouvernement de vouloir bien dégager et rembourser à la dite compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique le million de piastres déposé par elle en argent, comme garantie de la construction de son chemin de fer, et offrant de substituer à ce million de piastres un certificat des actions-débentures permanentes 5 pour cent de la compagnie du chemin de fer de Credit-Valley, jusqu'à concurrence du montant de trois cent trente-neuf mille huit cents livres sterling (£339,800 stg.,) en garantie de la bonne exécution de l'entreprise—la dite compagnie restant libre de retirer le dit certificat d'actions en déposant de nouveau un million de piastres en argent ou un cautionnement pour ce montant à la satisfaction du gouvernement. Cette demande fut régulièrement soumise au conseil, qui, le 25 novembre 1882, rendit un arrêté en bonne forme, autorisant la substitution—dans les termes mentionnés—du dit certificat d'actions au dit dépôt de $1,000,000 en argent. Le certificat d'actions fut en conséquence transféré à l'honorable ministre des Finances par la dite compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique sous l'autorité et en conséquence des ordres à cette fin donnés par le département de la justice, auquel tous les papiers et documents se rattachant à ce transfert des dites actions, furent soumis pour avis et approbation. Le transfert des actions eut lieu à Toronto le 29 novembre, et ce jour-là fut émis au nom de l'honorable ministre des finances un certificat (n° 14) des actions-débentures permanentes, 5 pour cent, de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour £339,800 sterling,—lequel certificat fut, le 30 novembre 1882, transmis pour être contresigné, à MM. Morton, Rose et Cie, agents de la compagnie de chemin de fer de Credit-Valley à Londres. Le million de piastres en argent, déposé par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique fut remis à cette dernière le 1er décembre 1882. Le certificat d'actions expédié à MM. Morton, Rose et Cie, fut renvoyé dans une lettre en date du 28 décembre 1882, contresigné par eux comme agents de la compagnie du chemin de fer de Credit-Valley, sujet, toutefois, aux termes d'une convention dont les détails furent inscrits au dos du certificat, comme suit :—

" Par convention entre les parties ayant un intérêt dominant dans les compagnies du chemin de fer de Credit-Valley, d'Ontario et Québec, et du chemin de fer canadien du Pacifique, sauf la législation et autre confirmation y mentionnées, la compagnie d'Ontario et Québec, en compensation de l'intérêt sur les actions-débentures mentionnées dans le présent, garantira suivant les termes de la dite convention, l'intérêt énoncé à 4 pour cent, depuis le 1er janvier mil huit cent quatre-vingt-deux, jusqu'à l'époque à laquelle la ligne de la compagnie d'Ontario et Québec sera livrée à la circulation à partir de Perth jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de Credit-Valley, près de Toronto et, après cela, à 5 pour cent ; et depuis et après l'époque à laquelle la dite ligne sera ainsi ouverte à la circulation comme susdit, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique garantira et prendra l'obligation de la compagnie d'Ontario et Québec à cet égard."

Vers le même temps que le certificat, ainsi endossé comme susdit, fut renvoyé d'Angleterre, la *Gazette du Canada* annonça qu'à la session alors présente du parlement, des actes seraient demandés pour modifier ceux de la compagnie du chemin de fer de Credit-Valley et de la compagnie de chemin de fer d'Ontario et Québec. Ces avis furent signalés à l'attention du sous-ministre de la justice, à qui fut aussi soumis le certificat endossé comme susdit, avec demande de renseignements quant à la question de savoir jusqu'à quel point les conditions inscrites au dos du certificat et

de l'acte affecteraient la garantie fournie au gouvernement, dans le cas où le parlement les sanctionnerait. Sur l'avis reçu du département de la justice, des lettres furent envoyées, le 12 janvier 1883, tant à MM. Morton, Rose et Cie qu'à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, déclarant que le fait, par le gouvernement, de retenir le certificat endossé ne devrait en aucune manière être pris comme un acquiescement de sa part aux conditions ainsi inscrites au dos du certificat. En conséquence de cet avis, le 23 janvier 1883 la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique donna au sous ministre des finances un nouveau certificat d'actions-débentures permanentes 5 pour cent de la compagnie du chemin de fer de Credit-Valley, jusqu'à concurrence de la somme de £339,800 sterling, pour être substitué à celui précédemment déposé,—lequel certificat en dernier lieu mentionné fut, le 1er février 1883, transmis à MM. Morton, Rose et Cie, pour être par eux contresigné (sans conditions). Ce certificat n'a pas encore été renvoyé par MM. Morton, Rose et Cie, mais le département a reçu avis par le câble que le nouveau certificat a été endossé sans conditions.

B.

MONTRÉAL, 24 novembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de demander que le gouvernement veuille bien dégager et rembourser à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique le million de piastres déposé en argent comme garantie de la construction du chemin ; et, en remplacement, je vous offre par les présentes un certificat d'actions-débentures permanentes 5 pour cent de la compagnie de chemin de fer de Credit Valley, jusqu'à concurrence de £339,800 comme garantie de la fidèle exécution du contrat. La garantie présentement offerte est d'une valeur plus élevée que le montant exigé par la loi, et la compagnie désire qu'il soit entendu qu'elle restera libre de la retirer en déposant de nouveau $1,000,000 en argent, ou des garanties pour ce montant à la satisfaction du gouvernement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

R. B. ANGUS,

Vice-président de la compagnie du C. C. P.

L'honorable sir S. L. TILLEY, ministre des finances.

C.

DÉPARTEMENT DES FINANCES, OTTAWA, 24 novembre 1882.

Le soussigné a l'honneur de faire rapport au conseil qu'il a reçu de M. R. B. Angus, vice-président de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, une demande à l'effet de dégager le cautionnement de $1,000,000 en argent déposé en garantie de la construction du chemin de fer et d'y substituer des actions-débentures permanentes 5 pour cent de la compagnie de chemin de fer de Credit-Valley jusqu'à concurrence de £339,800 livres sterling,—la compagnie restant libre de retirer le cautionnement substitué en déposant de nouveau $1,000,000 en argent, ou des garanties pour ce montant à la satisfaction du gouvernement.

Le soussigné doit dire qu'il a examiné l'acte de la législature d'Ontario, 44 Vic., chap. 61, intitulé *An Act to amend the act relating to the Credit Valley Railway Company*, et il voit qu'en vertu de la première section de ce statut la compagnie peut, du consentement de la majorité des deux tiers en somme de ses actionnaires, à une assemblée spécialement convoquée à cette fin, créer et émettre des obligations consolidées,ou actions-débentures,pour un montant n'excédant pas $20,000 par mille pour parcours actuel, depuis le terminus, à Toronto, jusqu'à la ville de Saint-Thomas, sur la ligne-mère, et depuis Streetsville jusqu'à Orangeville et Flora, sur l'embranchement, payables à l'époque et au lieu et portant le taux d'intérêt déterminé par la compagnie.

Le soussigné voit de plus qu'en vertu de la section 8, les actions-débentures peuvent être créées permanentes ou limitées.

Il ressort de la preuve soumise avec la demande, que la compagnie a passé des résolutions en conformité de l'acte ci-dessus cité, et que des actions-débentures permanentes ont été émises.

Le soussigné doit de plus faire rapport que les garanties qu'on demande aujourd'hui à substituer représentent, au pair, une valeur de plus de $1,650,000, et comme l'acte déclare que le dépôt en argent exigé pour la construction du chemin de fer doit être de $1,000,000, ces garanties ne représenteraient une charge que d'environ $12,000 par mille du parcours du chemin de fer de Credit-Valley.

Vu la nature du pays traversé par la ligne du chemin de fer de Credit-Valley, le soussigné est d'avis que les actions-débentures permanentes offertes sont suffisantes pour remplacer un million de piastres en argent, et il recommande en conséquence au conseil que le cautionnement actuel de $1,000,000 en argent soit dégagé, et que les actions-débentures permanentes actuellement offertes soient acceptées pour le remplacer en vertu de l'Acte du chemin de fer Canadien du Pacifique, section 3.

Respectueusement soumis,

S. L. TILLEY, *ministre des finances.*

D.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Honneur le Délégué de Son Excellence le gouverneur général en conseil, le* 25 *novembre* 1882.

Vu le mémoire du ministre des chemins de fer et canaux, en date du 24 novembre 1882, exposant :—

Que M. R. B. Angus, vice-président de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, a demandé de dégager le cautionnement de $1,000,000 en argent, déposé en garantie de la construction du chemin de fer et d'y substituer des actions-débentures permanentes 5 pour cent de la compagnie de chemin de fer de Credit Valley jusqu'à concurrence de £339,800 sterling—la compagnie restant libre de retirer le cautionnement substitué en déposant de nouveau £1,000,000 en argent, ou des garanties pour ce montant à la satisfaction du gouvernement.

Que le ministre a examiné l'acte de la législature d'Ontario 44 Vict., ch. 61, intitulé *An act to amend the Act relating to the Credit Valley Railway Company,* et qu'il voit qu'en vertu de la première section de ce statut la compagnie peut, du consentement de la majorité des deux tiers en somme de ses actionnaires, à une assemblée spécialement convoquée à cette fin, créer et émettre des obligatoires consolidées, ou actions-débentures, pour un montant n'excédant pas $20,000 par mille pour le parcours actuel, depuis le terminus, à Toronto, jusqu'à la ville de Saint-Thomas, sur la ligne-mère, et depuis Streetswille jusqu'à Orangeville et Flora, sur l'embranchement, payables à l'époque et au lieu, et portant le taux d'intérêt déterminé par la compagnie;

Qu'en vertu de la section 8 les actions-débentures peuvent être créées permanentes ou limitées ;

Qu'il ressort de la preuve soumise avec la demande, que la compagnie a passé des résolutions en conformité de l'acte ci-dessus cité et que des actions-débentures ont été émises ;

Que de plus les garanties qu'on demande aujourd'hui à substituer représentaient, au pair, une valeur de plus de $1,650,000, et que comme l'acte déclare que le dépôt en argent exigé pour la construction du chemin de fer doit être de $1,000,000, ces garanties ne représenteraient une charge que d'environ $12,000 par mille du parcours du chemin de fer de Credit-Valley ;

Et que vu la nature du pays traversé par la ligne de chemin de fer de Credit-Valley, le ministre est d'avis que les actions débentures permanentes offertes sont suffisantes pour remplacer un million de piastres en argent, et qu'il recommande en conséquence que le cautionnement actuel de $1,000.000 en argent soit dégagé, et que les actions-débentures permanentes actuellement offertes soient acceptées pour le remplacer, en vertu de l'Acte du chemin de fer canadien du Pacifique, section 3:

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation du gouverneur.

Pour ampliation. JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre des finances.

E.

CHEMIN DE FER DE CREDIT-VALLEY,
BUREAU DU SECRÉTAIRE-TRÉSORIER, TORONTO, 27 novembre 1882.

Considérant que par une résolution passée à une assemblée des actionnaires de la compagnie du chemin de fer de Credit-Valley, tenue le 12e jour d'avril dernier, et dûment approuvée par les porteurs d'obligations de la dite compagnie en vertu des dispositions du statut à cet égard, les directeurs de la dite compagnie, ou une majorité d'entre eux, ont été autorisés à créer et émettre des actions-débentures pour un montant égal à $20,000 par mille pour le parcours actuel du dit chemin de fer, qui donne une distance totale de 183$\frac{3}{5}$ milles,—telles actions débentures devant être émises sous forme de certificats ou telle autre forme que les dits directeurs, ou une majorité d'entre eux détermineront; chaque certificat devant être pour £100 sterling, ou pour des multiples de cette somme, et porter la date du 1er avril, A. D 1881, avec intérêt à compter de cette date au taux de 5 pour cent par année, payable tous les six mois, et devant être exécuté et émis sous telle forme que les directeurs ou une majorité d'entre eux jugeront à propos, et devant être permanent ou limité, avec ou sans coupons d'intérêt, au gré des dits directeurs ou d'une majorité d'entre eux;

Il est en conséquence résolu:

Que des actions-débentures seront immédiatement émises pour un montant égal à $20,000 par mille pour 183$\frac{3}{5}$ milles de chemin de fer, ce qui donnera un total de $3,672,000 ou £754,520 sterling; que ces actions-débentures seront permanentes, et qu'elles seront émises sous la forme de certificats signés par le président ou le vice-président, et seront contresignées et émises par Morton, Rose et Cie, et sous le sceau de corporation de la compagnie,—chaque certificat devant être pour la somme de £100 sterling, ou pour des multiples de cette somme, et porter la date du 1er avril 1881, et porter intérêt depuis cette date au taux de 5 pour cent par année, payable tous les six mois—le premier jour d'octobre et le premier jour d'avril de chaque année, à la maison de banque de MM. Morton, Rose et Cie, à Londres, Angleterre.

Il est en outre résolu, que les dits certificats seront sous la forme suivante (*voir* certificat annexé):—

Je certifie que ce qui précède est un extrait exact des minutes d'une assemblée des directeurs de la compagnie du chemin de fer de Credit-Valley, tenue à Toronto le 8e jour de juillet, A. D. 1881.

H. E. SUCKLING, *secrétaire-trésorier de la Cie du C. C.-V.*

F.

N° £

CANADA—PROVINCE D'ONTARIO.

LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE CREDIT-VALLEY—ACTIONS-DÉBENTURES PERMANENTES, 5 POUR CENT.

Le présent est à l'effet de certifier que...a été, ce jour, inscrit commme propriétaire de................................livres des actions-débentures permanentes 5 pour cent de la compagnie du chemin de fer de Credit-Valley, créées par résolutions de la compagnie, en vertu d'un acte de la législature de la province d'Ontario, 44 Vict., chap. 61, et ayant droit aux privilèges et soumises aux termes et conditions contenues dans le dit acte et les dites résolutions, ainsi que dans les règlements de la compagnie.

Donné sous le sceau commun de la compagnie ce 1er jour d'avril, A.D. 1881

..........................Secrétaire.......................Président.

Contresigné par les agents de la compagnie à Londres.

N.B.—Nul transfert des actions comprises dans ce certificat ni aucune partie de ces actions ne seront enregistrés à moins qu'ils ne soient accompagnés du présent certificat, et nulle somme capitale moindre que £100, ou autre que des multiples de £100, en montant nominal, ne sera enregistrée.

G.

SSATUTS ET RÈGLEMENTS de la compagnie du chemin de fer de Credit-Valley, réglant l'émission et le transfert des actions débentures permanentes cinq pour cent créées par des résolutions passées en vertu d'un acte de la législature de la province d'Ontario, 44 Vict., chap. 61.

1. Dans l'interprétation de ces règlements, les expressions et termes suivants ont la signification qui leur est attribuée ci-après, à moins que le sujet ou le contexte ne s'y oppose.

A. "Compagnie" signifie la compagnie du chemin de fer de Credit-Valley.

B. "Royaume-Uni" signifie le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande.

C. "Conseil" signifie une assemblée des directeurs de la compagnie dûment convoquée ou constituée, ou, selon le cas, les directeurs à ce assemblés.

D. "Bureau" signifie le bureau des agents dûment nommés de la compagnie à Londres.

E. "Actions" signifie les actions-débentures permanentes cinq pour cent.

F. "Porteurs," appliqué aux actions, signifie les personnes qui, en conformité des présents règlements, ont acquis le droit d'être inscrites comme propriétaires d'actions, et l'ont été en conséquence.

G. "Grand-Livre" signifie le grand-livre des actions-débentures.

G. "Adresse enregistrée" signifie l'adresse de tout porteur d'actions inscrite dans le grand-livre, conformément à l'article 18.

I. Les mots comportant le nombre singulier seulement, comprennent le pluriel et *vice versa.*

J. Les mots comportant le genre masculin seulement comprennent le genre féminin.

K. Les mots comportant des individus seulement comprennent les corps constitués en corporation, *mutatis mutantis.*

2. Les actions émises en vertu de ces règlements seront appelées les actions-débentures cinq pour cent.

3. Toutes personnes demandant des actions, donneront leur adresse par écrit, et si cette adresse est en dehors du Royaume-Uni, elles devront donner de la même manière, dans les limites du Royaume-Uni, une adresse à laquelle les certificats de dividende et les avis pourront être envoyés ainsi que ci-après prescrit.

4. La compagnie tiendra, à son bureau, un livre qui sera appelé le grand-livre des actions-débentures, et dans ce livre seront inscrits—en la manière et forme que le conseil déterminera de temps à autre—les noms et les adresses de toutes les personnes en faveur desquelles des actions seront émises par la compagnie, ou qui par la suite auront droit, conformément aux présents règlements, d'être inscrites comme porteurs de ces actions, ainsi que le montant en capital des actions appartenant de temps à autres à ces personnes respectivement, le montant en capital des actions transférées à ces personnes ou par elles repectivement, et les dates d'enregistrement de ces transferts.

Et il sera tenu, aux bureaux de la compagnie, à Toronto, un double du dit grand-livre d'actions-débentures, dans lequel seront inscrits de temps à autre, à mesure que les agents dûment nommés de la compagnie à Londres en donneront avis, tous les transferts des dites actions effectués ainsi que prescrit par les présents règlements.

5. Les actions pourront être transférées de la manière et sauf les conditions ci-après mentionnées.

6. Nulle somme capitale d'actions moindre que cent livres sterling, ou autre que des multiples de £100 sterling, ne sera transférée, mais à ces exceptions près toute somme pourra être transférée.

7. Tout transfert d'actions doit être opéré au moyen d'un acte signé et scellé par le cédant et le cessionnaire. Il doit énoncer que le cessionnaire prend les actions transférées aux mêmes conditions que celles auxquelles le cédant les possédait. Il doit contenir au long le nom et l'adresse du cessionnaire, et si cette adresse est en dehors du Royaume-Uni, il doit contenir une adresse dans les limites du Royaume-

Uni, à laquelle les certificats de dividendes et les avis puissent être envoyés ainsi que ci-après prescrit, ou bien une telle adresse doit être écrite sur l'acte de transfert et signé par le cessionnaire.

8. Quatre personnes, ou moins, mais pas plus, peuvent être cessionnaires conjoints de tout montant d'actions.

9. Nul mineur ou femme mariée, si ce n'est en conformité des disposition de l'acte intitulé *Married Women's Property Act.* 1870, ou d'aucun de ses amendments, ne sera cessionnaire d'actions.

10. Si un porteur d'actions décède, fait faillite ou perd la raison, fait une liquidation d'arrangement, ou dans le cas d'une compagnie ou société, si elle liquide ses affaires ou, dans le cas d'une femme, si elle se marie—la personne prétendant a raison de ce, avoir droit de transférer ces actions ou d'en jouir, déposera au bureau, une déclaration par écrit et revêtue de sa signature, énonçant son nom et son adresse ; et si cette adresse est en dehors du royaume-Uni, la déclaration indiquera aussi, dans le Royaume-Uni, une adresse à laquelle les certificats et les avis pourront être envoyés ainsi que ci-après prescrit ; et telle personne déposera, de plus, au bureau, pour être annulé, le certificat (ci-après mentionné et décrit) qui sera alors en circulation à l'égard de ces actions, et produira au bureau une preuve raisonnablement suffisante de son titre, et paiera tel honoraire—n'excédant pas cinq chelins - que le conseil pourra ordonner de temps à autre ; et elle n'aura droit à ces actions ou à leurs dividendes, ou de les transférer, que lorsqu'un temps raisonnable se sera écoulé après qu'elle se sera conformée aux prescriptions du présent article.

11. Tout acte de transfert doit être déposé au bureau pour y être gardé par la compagnie, avec tel honoraire—n'excédant pas cinq chelins—que le conseil ordonnera de temps à autre.

12. Avec le transefrt doit être déposé pour être annulé, le certificat (ci-après mentionné et décrit) qui sera alors en circulation à l'égard des actions à transférer.

13. Lorsquelles se seront conformées aux prescriptions de l'article 10, les personnes qui, ainsi que mentionné dans le dit article, auront droit à des actions, seront inscrites par la compagnie comme les porteurs de ces actions.

14. Lorsqu'un transfert exécuté par le porteur d'aucunes actions, sera déposé en conformité, sous tout rapport, des articles 6, 7. 8, 9, 11 et 12, et lorsqu'on se sera conformé à toutes les autres prescriptions des dits articles, le cessionnaire sera inscrit dans le grand livre comme porteur des actions transférées.

15. Le conseil pourra, à sa discrétion, dispenser de toutes les conditions ci dessus énoncées pour l'enregistrement, ou d'aucunes d'elles, mais dans aucunes circonstances il ne sera tenu de le faire à moins que dans sa discrétion absolue et incontestable il ne le juge à propos.

16. Nul transfert ou transmission d'intérêt ou à l'égard duquel les prescriptions des article 6 et 12 inclusivement, ou celles d'entre elles qui seront applicables au cas, n'auront pas été observées et accomplies, ne sera valide à l'encontre de la compagnie ni ne la liera ou affectera en aucune manière, soit en droit ou en équité, nonobstant toute connaissance ou tout avis qu'elle pourrait en avoir ou recevoir ; et la personne inscrite ainsi que susdit porteur d'aucunes des actions, aura seule—en tant que la compagnie sera concernée—le droit, soit en loi ou en équité, d'être considérée comme propriétaire de ces actions et aura seule droit à la rente ou aux divisions payables à leur égard ; et le paiement fait à cette personne en la manière prescrite vaudra quittance pour la compagnie à l'égard des deniers ainsi payés.

17. En tant que la compagnie est concernée, les transferts et autres transmissions de titres ont leur effet non pas à compter de leur date, mais à compter de la date de leur enregistrement. Il peuvent néanmoins être enregistrés malgré le décès d'aucune des parties à ces transferts ou transmissions, ou tout changement dans sa position.

18. Les adresses des personnes en faveur desquelles les actions seront primitivement émises, telles qu'énoncées dans la demande de cette émission, ainsi que celles des cessionnaires ou autres personnes acquérant ces actions par transmission de titres, telles qu'énoncées dans les transferts ou autrement en conformité des présents règlements, seront inscrites dans le grand-livre, et jusqu'à ce qu'elles soient modifiées de la

manière ci-après mentionnée, elles seront, à toutes fins et en tant que la compagnie sera concernée, considérées comme les véritables adresses de ces personnes respectivement. Lorsque deux adresses auront été données, conformément aux articles 3 et 7, l'adresse dans les limites du Royaume-Uni sera la véritable adresse dans le sens du présent article.

19. Le porteur d'aucune action peut, par avis signé de sa main, déposé au bureau de la compagnie avec l'honoraire que le conseil fixera mais n'excédant pas cinq chelins, demander que son adresse soit changée pour toute autre adresse dans les limites du Royaume-Uni, énoncée dans le dit avis; et ce changement sera fait dans le grand-livre, et la nouvelle adresse ainsi inscrite deviendra l'adresse enregistrée de ce porteur d'actions.

20. Le conseil peut fermer le grand-livre et refuser d'enregistrer tous transferts des dites actions pendant toute période ou toutes périodes qu'il jugera à propos, n'excédant pas, en tout, trente jours chaque année.

21. Lors de l'émission d'aucune des actions en faveur d'aucune personne, le conseil donnera à cette dernière un certificat constatant que la dite action a été enregistrée en son nom. Ce certificat sera en la forme que le conseil déterminera de temps à autre; il devra être revêtu du sceau de corporation de la compagnie et signé par son président ou son vice président, contresigné et émis par l'agent de la compagnie à Londres, et authentiqué de telle autre manière (s'il en est) que le conseil pourra déterminer de temps à autre.

22. Le certificat émis conformément à l'article 21 ne constituera pas le titre aux actions; ce titre consistera exclusivement dans l'enregistrement au grand-livre. La cession ou le dépôt des certificats ne tranférera, à l'encontre de la compagnie, aucun titre quelconque aux actions; ce titre ne sera transféré que conformément aux présents règlements.

23. Lorsqu'un transfert sera enregistré en vertu de l'article 14, ou lorsqu'une transmission de titre sera enregistrée en vertu de l'article 10 et que l'ancien certificat sera remis pour être annulé, la compagnie délivrera au nouveau porteur ainsi inscrit un nouveau certificat pour le montant d'actions qui aura été transféré ou dont le titre lui aura été transmis; et si, dans le cas d'un transfert, quelque action demeure non transférée, la dite compagnie, lorsque l'ancien certificat sera remis pour être annulé, délivrera au cédant un nouveau certificat pour autant du montant de ces actions qui se trouvait compris dans le certificat annulé.

24 Tout dividende d'actions appartiendra à la personne inscrite comme porteur de ces actions à l'époque où ce dividende deviendra dû, nonobstant tout dépôt subséquent d'un transfert pour enregistrement, et quelle que puisse être la date de ce transfert; et il ne sera pas fait de donation de dividende, en tant que la compagnie sera concernée.

25. Les dividendes d'actions seront payés au moyen de mandats ou chèques envoyés par la malle aux porteurs et à leur risque, à leurs adresses enregistrées.

26. Lorsque plus d'une personne seront porteurs conjoints d'aucun montant d'actions, les certificats de dividende seront envoyés à l'adresse enregistrée de la personne nommée dans le grand-livre.

Par ordre du conseil,

H. E. SUCKLING, *secrétaire-trésorier.*

H.

Ce mémoire fait foi :—

Que considérant qu'en vertu des dispositions du contrat fait au nom de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, par George Stephen et autres, le 21 octobre 1880, il a été convenu entre la dite compagnie et le gouvernement du Canada que la dite compagnie déposerait entre les mains du dit gouvernement un million de piastres en argent ou des cautionnements approuvés, comme garantie de la construction du chemin de fer, entreprise par le dit contrat;

Et considérant que la dite compagnie a déposé un million de piastres en argent comme telle garantie, et qu'elle désire aujourd'hui substituer au dit montant en argent d'autres garanties suffisantes, aux lieu et place du dit million de piastres :

Les présentes font maintenant foi :

Que le gouvernement du Canada à ce représenté et agissant par l'honorable sir Samuel Tilley, C.C.M.G., ministre des finances du dit gouvernement, et la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, a ce représentée par George Stephen, son président, sont convenus et par les présentes conviennent que le dit gouvernement acceptera et par le présent accepte comme telle garantie, aux lieu et place du dit million de piastres en argent, trois cent trente-neuf mille huit cents livres sterling des actions-débentures cinq pour cent de la compagnie du chemin de fer de Credit-Valley émises sous l'autorité et en vertu de l'acte de la législature de la province d'Ontario, 44 Vict., ch. 61, lequel dit montant d'actions-débentures la dite compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a fait transporter au dit honorable sir Samuel Leonard Tilley pour le dit gouvernement et à son nom, sur les livres de la dite compagnie du chemin de fer de Credit-Valley, à Toronto, et que le dit gouvernement reconnaît par les présentes avoir reçues. En considération de quoi le dit gouvernement a remboursé à la dite compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique la dite somme de $1,000,000 en argent, retenant et gardant les dites actions-débentures en son lieu et place, sauf toutes les conditions et pour toutes les fins auxquelles le dit dépôt de $1,000,000 avait été fait ainsi que susdit.

En foi de quoi les parties ont exécuté les présentes en double, ce vingt-neuvième jour de novembre 1882.

Témoin, A. Benning. GEO. STEPHEN.
S. L. TILLEY.

Témoin de la signature S. L. Tilley : J. M. Courtney.

J.—CORRESPONDANCE.

N° 1. Ottawa, 25 novembre 1882.

Monsieur,—Je transmets une demande de M. R. B. Angus, vice-président de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, à l'effet de rembourser à la compagnie le million de piastres déposé conformément à la section 3 de son acte corporatif, et de substituer à cette somme 339,800 livres sterling d'actions-débentures permanentes de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, dont j'inclus le certificat. J'apprends que le conseil a rendu un arrêté autorisant cette substitution. Je dois vous demander de m'instruire des mesures à prendre pour effectuer le transfert des actions au ministre des finances.

Votre très dévoué,
J. M. COURTNEY, *sous-ministre des finances.*

G. W. Burbidge, sous-ministre de la justice.

N° 2. Ottawa, 25 novembre 1882.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 25 courant, contenant la demande de M. Angus, vice-président de la compagnie du chemin de fer de Credit-Valley, à l'effet de rembourser à la compagnie le million de piastres déposé conformément à la section 3 de l'acte, et de lui substituer £339,800 sterling d'actions-débentures permanentes du chemin de fer de Credit-Valley, et dans laquelle vous demandez d'être renseigné sur les mesures à prendre pour effectuer le transfert de ces actions au ministre des finances.

En réponse, permettez-moi de dire que M. Stephen devrait,—après avoir mentionné le dépôt de $1,000,000 fait entre les mains du gouvernement, et l'engagement de ce dernier à rembourser ce montant lorsque les £339,800 sterling d'actions-débentures permanentes cinq pour cent de la compagnie du chemin de fer de Credit-Valley auront été dûment transportées au ministre des finances pour être gardées au nom du dit gouvernement aux mêmes conditions que l'était le million de piastres susdit, transférer par cession au ministre des finances les dites actions-débentures pour être par lui gardées aux mêmes conditions que l'était le million de piastres en question ; et par le même instrument il devrait nommer quelqu'un—disons Alexander Fraser, sous-receveur général à Toronto—son procureur aux fins d'opérer le transfert néces-

saire dans les livres de la compagnie du chemin de fer de Credit-Valley, et faire tous autres actes légaux et nécessaires pour transférer les actions au ministre des finances aux conditions susdites.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

GEO. W. BURBIDGE, *sous-ministre de la justice.*

J. M. COURTNEY, sous-ministre des finances.

N° 3. OTTAWA, 25 novembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai reçu une copie de l'arrêté du conseil approuvant la demande de M. Angus à l'effet de retirer le million de piastres en argent déposé comme garantie de la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, et de le remplacer par des actions-débentures permanentes de la compagnie du chemin de fer de Credit-Valley, jusqu'à concurrence de £339,800 sterling. Pour effectuer cette transaction j'en ai référé au département de la justice, et je vous transmets ci-inclus copie d'une lettre du sous-ministre de ce dernier département. J'ai l'honneur de vous prier de vouloir bien m'envoyer aussitôt que possible la formule nécessaire pour effectuer la transaction. Je renvoie ci-inclus le certificat d'actions.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. M. COURTNEY, *sous-ministre des finances.*

A GEORGE STEPHEN, écr., président de la compagnie du C.C.P., Montréal.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,

N° 4. BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 27 novembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai ordre d'accuser réception de votre lettre du 25 courant à M. Stephen. J'ai l'honneur de transmettre ci-inclus, ainsi que le veut le sous-ministre de la justice, une cession en double des 339,800 livres sterling d'actions-débentures permanentes 5 pour cent de la compagnie du chemin de fer de Credit-Valley au ministre des finances pour être gardées au nom du gouvernement aux conditions y mentionnées.

J'ai aussi l'honneur de renvoyer le certificat d'actions pour le montant ci-dessus mentionné, sur le dos duquel M. Stephen a inscrit une procuration à M. Alex. Fraser, sous-receveur général à Toronto, lui donnant le pouvoir de transférer les dites actions à l'honorable ministre des finances.

J'espère qu'à la réception de cette lettre vous pourrez transférer le million de piastres au crédit de la compagnie, et je serai heureux d'être informé du fait par dépêche télégraphique.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

A J. M. COURTNEY, écr., sous-ministre des fianances, Ottawa.

P.S.—Veuillez renvoyer une copie de la cession signée par le ministre.

N° 5. OTTAWA, 28 novembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-incluse la cession en double de 339,800 livres sterling d'actions-débentures permanentes du chemin de fer de Credit-Valley au ministre des finances, et je vous serai obligé de vouloir bien m'informer si elle est dans l'ordre.

Votre très dévoué,

J. M. COURTNEY, sous-ministre des finances.

G. W. BURBIDGE, écr., sous ministre de la justice.

N° 6. OTTAWA, 28 novembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre de ce jour, transmettant la cession en double, des 339,800 livres sterling d'actions-débentures perma-

entes du chemin de fer de Credit-Valley au ministre des finances, et demandant si cette cession est dans l'ordre.

En réponse, j'ai l'honneur de dire que les papiers sont satisfaisants. Documents renvoyés.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

G. W. BURBIDGE, *sous-ministre de la justice.*

J. M. Courtney, écr., sous-ministre des finances.

N° 7. Ottawa, 28 novembre 1882.

Monsieur,—Je renvoie ci-inclus une copie de l'acte de cession dûment signée par le ministre des finances. J'ai envoyé le certificat à Toronto pour les fins du transfert à opérer, et lorsque M. Fraser m'aura donné avis que l'affaire est en règle, je rembourserai l'argent. Toutefois, j'attends encore une copie des résolutions passées par les actionnaires du chemin de fer de Credit-Valley, autorisant l'émission des actions. Cette résolution est mentionnée dans le certificat, et M. Angus a promis de la fournir.

Votre très dévoué,

J. M. COURTNEY, *sous-ministre des finances.*

C. Drinkwater, écr., secrétaire de la compagnie du C. C. P.

Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique,
Bureau du Secrétaire, Montréal, 28 novembre, 1882.

Cher monsieur,—Je vous transmets ci-incluse une copie certifiée de la résolution des directeurs du chemin de fer de Credit-Valley à l'égard de l'émission d'actions-débentures, laquelle copie a été reçue ce matin du secrétaire de la compagnie, à Toronto. Cela complètera les documents, et j'espère que vous m'informerez demain que le million de piastres a été porté à notre crédit.

Votre dévoué,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

J. M. Courtney, écr., sous-ministre des finances.

N° 9.
(Confidentielle.) Ottawa, 28 novembre 1882.

Mon cher monsieur,—La compagnie du chemin de fer du Pacifique a déposé entre les mains du gouvernement, comme garantie de la construction de la ligne, 339,800 livres sterling d'actions-débentures permanentes cinq pour cent de la compagnie du chemin de fer de Credit-Valley. J'inclus dans la présente le certificat sur lequel M. Stephen a inscrit une procuration vous autorisant à effectuer le transfert de ces actions. Veuillez vous rendre au bureau de la compagnie et obtenir un nouveau certificat ; et télégraphiez-moi lorsque l'affaire sera terminée.

Votre très dévoué,

J. M. COURTNEY, *sous-ministre des finances.*

A. Fraser, écr., sous-receveur général, Toronto.

N° 10.
(Télégramme.) Ottawa, 29 novembre 1882.

Par telegraphe, de Toronto à J. M. Courtney, sous-ministre des finances.

J'ai completé le transfert ; vous recevrez le certificat par la malle.

A. FRASER.

N° 11. BUREAU DU SOUS-RECEVEUR GÉNÉRAL.

TORONTO, 29 novembre 1882.

CHER MONSIEUR,—J'ai reçu votre lettre du 28 courant et je viens justement de compléter le transfert de 339,800 livres sterling d'actions-débentures permanentes cinq pour cent du chemin de fer de la compagnie de Credit-Valley à l'honorable ministre des finances, et je transmets ci-inclus le certificat n° 14. Celui que vous m'avez envoyé était contresigné par Morton, Rose et Cie, les agents de Londres; et si vous croyez que la chose soit essentielle, M. Osler dit qu'il contresigneront celui que je vous envoie aujourd'hui.

Je suis, cher monsieur, votre devoué,

A. FRASER, *sous-receveur général.*

JOHN COURTNEY, écr., sous-ministre des finances.

N° 12. OTTAWA, 30 novembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 29 courant, transmettant un certificat pour 339,800 livres sterling d'actions-débentures permanentes cinq pour cent du chemin de fer de Credit-Valley en faveur de l'honorable ministre des finances. Ce certificat a été transmis à MM. Morton, Rose et Cie pour qu'ils le contresignent.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. H. TERRY, *pour le sous-ministre des finances.*

A. FRASER, écr., sous-receveur général, Toronto.

N° 13. OTTAWA, 30 novembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre un certificat pour 339,800 livres sterling d'actions-débentures permanentes cinq pour cent de la compagnie du chemin de fer de Credit-Valley, transportées à l'honorable ministre des finances. Vous voudrez bien le contresigner et me le renvoyer.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant seruiteur,

J. M. COURTNEY, *sous-ministre des finances.*

MESSIEURS MORTON, ROSE ET CIE., Londres, Angleterre.

N° 14. BARTHOLOMEW LANE, LONDRES, 13 décembre 1882.

CHER MONSIEUR,—Nous avons l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 30 du mois dernier, contenant un certificat pour 339,800 livres sterling d'action-débentures permanentes cinq pour cent de la compagnie du chemin de fer de Credit-Valley enregistrées au nom de l'honorable ministre des finances, lequel certificat nous vous renvoyons ci-inclus après l'avoir contresigné selon votre désir. Nous vous serions obligés si vous en accusiez réception.

Nous avons l'honneur d'être, cher monsieur, vos dévoués.

MORTON, ROSE ET CIE.

J. M. COURTNEY, écr., sous-ministre des finances,

N° 15. BARTHOLOMEW LANE, LONDRES, 14 décembre 1882.

CHFR MONSIEUR,—Notre lettre d'hier, qui devait contenir le certificat d'actions de Credit-Valley a été écrite par malentendu, vu que ce certificat ne partira pas par cette malle.

Nous sommes, cher monsieur, vos dévoués,

MORTON, ROSE ET CIE, par H. Simpson.

J. M. COURTNEY, écr., sous-ministre des finances,

N° 16. OTTAWA, 27 décembre 1882.

MESSIEURS,—J'ai l'honneur d'accuser réception de vos lettres du 13 et du 14 courant, au sujet du certificat d'actions-d'ébentures de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, lequel certificat sera renvoyé par la prochaine malle.

Votre très dévoué,

J. M. COURTNEY, *sous-ministre des finances.*

MESSIEURS MORTON, ROSE ET CIE.

N° 17. BARTHOLOMEW LANE, LONDRES, 28 décembre 1882.

MONSIEUR,—Au sujet de notre lettre du 13 courant, nous avons aujourd'hui l'honneur de vous transmettre ci-inclus le certificat pour 339,800 livres sterling d'actions-débentures du chemin de fer de Credit-Valley, contresigné par nous et portant certaines conditions s'y rattachant.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur, vos obéissants serviteurs,

MORTON, ROSE ET CIE.

A J. M. COURTNEY, écr, sous-ministre des finances.

N° 18. OTTAWA, 10 juillet 1883.

MESSIEURS,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 28 décembre contenant un certificat pour 339,800 livres sterling d'actions-débentures du chemin de fer de Credit-Valley, contresignés par vous et portant certaines conditions s'y rattachant.

J'ai l'honneur d'être, messieurs, votre obéissant serviteur,

JOHN COURTNEY, *sous-ministre des finances.*

A MM. MORTON, ROSE et CIE, Londres, Angleterre.

N° 19. OTTAWA, 10 janvier 1883.

MONSIEUR,—Par ordre de l'honorable ministre des finances, j'ai l'honneur d'attirer votre attention sur le sujet suivant. Il y a quelque temps le Conseil a rendu un décret autorisant l'échange du million de piastres en argent déposé par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique comme garantie de l'exécution de son contrat avec le gouvernement, pour des actions-débentures de la compagnie du chemin de fer de Credit-Valley jusqu'à concurrence de £339,800 sterling. Les divers transports et cessions concernant cette échange ont été soumis à votre département pour être approuvés, et le certificat ci-inclus a été envoyé à MM. Morton, Rose et Cie, les agents de la compagnie du chemin de fer de Credit-Valley à Londres, pour être par eux contresigné. J'ai reçu, ce jour, de MM. Morton, Rose et Cie, la lettre ci-incluse avec le certificat au dos duquel ont été inscrites certaines conditions. A cet égard j'ai l'honneur d'attirer votre attention sur la *Gazette du Canada* de vendredi dernier, pages 1105 et 1107, dans laquelle il est dit que demande sera faite au parlement fédéral, à sa prochaine session, pour obtenir certains actes affectant la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et j'ai maintenant l'honneur de vous demander jusqu'à quel point les conditions écrites au dos du certificat et des actes, si elles sont sanctionnées par le parlement, affecteront le cautionnement actuellement fourni au gouvernement. Je serai heureux de savoir au plus vite possible ce que vous en pensez.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. M. COURTNEY, *S.M.F.*

N° 20. OTTAWA, 11 janvier 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 10 courant, contenant une lettre à vous adressée par MM. Morton, Rose et Cie, de Londres, ainsi que le certificat pour 339,800 livres sterling d'actions-débentures permanentes cinq pour cent de la compagnie du chemin de fer de Credit-Valley.

Vous me demandez jusqu'à quel point, à mon avis, les conditions inscrites au dos du certificat et des actes que vous mentionnez, affecteront cette garantie si elles sont sanctionnées par le parlement.

En réponse, j'ai l'honneur de dire qu'à moins de connaître le contenu de la convention mentionnée dans les conditions inscrites au dos du certificat, ainsi que les dispositions en détail des bills dont avis a été donné dans la *Gazette*, je ne puis dire si la garantie deviendra plus ou moins valable. Toutefois, je suggérerais la ligne de conduite suivante, savoir :

1. Que vous écriviez immédiatement à MM. Morton, Rose et Cie, pour leur dire que vous avez remarqué les conditions inscrites au dos du certificat, mais qu'en l'absence de plus amples informations à cet égard, le fait que vous gardez le certificat ne doit pas être pris pour un acquiescement à ces conditions.

2. Que vous écriviez à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pour l'informer que MM. Morton, Rose et Cie ont dûment signé le certificat, et lui dire qu'en l'absence de plus amples informations sur le sujet, et ne sachant pas si l'effet de la convention et des bills dont vous parlez sera d'augmenter ou de diminuer la valeur du certificat, le fait par vous de le garder ne devra pas être pris pour un acquiescement aux conditions susdites.

3. Que les bills dont avis a été donné, lorsqu'ils seront soumis au parlement, soient examinés soigneusement afin de voir s'ils tendent à diminuer ou à augmenter la valeur de la garantie fournie au gouvernement. Documents renvoyés.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

GEO. W. BURBIDGE, *sous-ministre de la justice.*

J. M. Courtney, écr., sous-ministre des finances.

N° 21. Ottawa, 12 janvier 1883.

Messieurs,—Au sujet de ma lettre du 10 courant, accusant réception du certificat pour 339,800 livres sterling d'actions-débentures de la compagnie du chemin de fer de Credit-Valley, qui vous a été adressé pour que vous le contresigniez, et au dos duquel ont été inscrites certaines conditions, j'ai maintenant l'honneur de vous informer, qu'en l'absence de plus amples renseignements à cet égard, le fait que ce gouvernement garde le certificat en question ne doit pas être pris comme un acquiescement de sa part aux conditions susdites.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre très obéissant serviteur,

J. M. COURTNEY, *sous-ministre des finances.*

MM. Morton, Rose et Cie, Bartholomew Lane, Londres, Angl.

N° 22. Ottawa, 12 janvier 1883.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous informer que j'ai envoyé à MM. Morton, Rose et Cie, les agents de la compagnie du chemin de fer de Credit-Valley, à Londres, Angleterre, le certificat pour 339,800 livres sterling d'actions de la dite compagnie du chemin de fer de Credit-Valley, donné par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique en échange du million de piastres déposé par elle conformément à son contrat avec le gouvernement, et que ce certificat m'a été renvoyé contresigné par MM. Morton, Rose et Cie, sauf, néanmoins, les conditions d'une convention dont un résumé est inscrit au dos du certificat dans les termes suivants, savoir :—

" Par convention entre les parties ayant un intérêt dominant dans les compagnies du chemin de fer de Credit-Valley, d'Ontario et Québec, et du chemin de fer canadien du Pacifique, sauf la législation et autre confirmation y mentionnées, la compagnie d'Ontario et Québec, en compensation de l'intérêt sur les actions-débentures mentionnées dans le présent, garantira, suivant les termes de la dite convention, l'intérêt énoncé à 4 pour cent depuis le premier janvier mil huit cent quatre-vingt-deux, jusqu'à l'époque à laquelle la ligne de la compagnie d'Ontario et Québec sera livrée à la circulation à partir de Perth jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de Credit-Valley près de Toronto, et, après cela, à 5 pour cent ; et depuis et après l'époque à laquelle la dite ligne sera ainsi livrée à la circulation comme susdit, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique garantira et prendra l'obligation de la compagnie d'Ontario et Québec à cet égard."

De plus, je remarque que dans le dernier numéro de la *Gazette du Canada* avis a été donné que demande sera faite au parlement, à sa prochaine session, pour obtenir un acte à l'effet de modifier l'acte de la compagnie du chemin de fer de Credit-Valley. N'ayant pas de renseignements sur le sujet, et ne sachant pas quel effet la convention

mentionnée au dos du certificat d'actions aura—si elle est sanctionnée par le parlement—sur la valeur du dit certificat comme garantie en faveur du gouvernement, j'ai l'honneur de dire que le fait par ce dernier de garder par devers lui ce certificat, ne doit en aucune manière être regardé comme un acquiescement aux conditions inscrites par MM. Morton, Rose et Cie, au dos du certificat en question.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. M. COURTNEY, *sous-ministre des finances.*

C. Drinkwater, écr., secrétaire de la Cie du C. C. P., Montréal.

N° 23. Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique,
(Personnelle.) Bureau du secrétaire, Montréal, 19 janvier 1883.

Mon cher Courtney,—Votre lettre officielle du 12 concernant le certificat d'actions de Credit-Valley est arrivé ici pendant mon absence. Je ne comprends pas l'endossement fait par Morton, Rose et Cie et dont vous parlez; il y a évidemment eu quelque erreur à ce sujet. Je suis en correspondance avec eux, et je vous écrirai de nouveau aussitôt que possible.

Votre très dévoué,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

J. M. Courtney, écr., *sous-ministre des finances.*

N° 24. Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.
(Personnelle.) Montréal, 23 janvier 1883.

Mon cher Courtney,—Je vous transmets ci-inclus un certificat (n° 14) d'actions du chemin de fer de Credit-Valley, pour £339,800, lequel devra être substitué à celui précédemment fourni. Vous voudrez bien accepter celui-ci et me renvoyer le premier?

Votre très dévoué,

C. DRINKWATER.

J. M. Courtney, écr., sous-ministre des finances.

N° 25. Ottawa, 25 janvier 1883.

Monsieur,—Au sujet de votre lettre du 23 courant, j'ai l'honneur de vous informer que je me propose d'envoyer par la prochaine malle, c'est-à-dire par celle qui partira d'ici lundi prochain,—le certificat pour £339,800 d'actions du chemin de fer de Credit-Valley substitué à celui précédemment expédié à MM. Morton, Rose et Cie, pour qu'ils le contresignent.

J'ai l'honneur d'être monsieur, Votre très obéissant serviteur,

J. M. COURTNEY, *sous-ministre des finances.*

C. Drinkwater, écr., secrétaire de la Cie du C. C. P.,
Montréal.

N° 26. Ottawa, 1er février 1883.

Messieurs,—Au sujet de ma lettre du 12 janvier, j'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus, pour être contresigné par vous (sans conditions), un nouveau certificat de £339,800 d'actions-débentures permanentes cinq pour cent de la compagnie du chemin de fer de Credit-Valley, enregistrées au nom de l'honorable ministre des finances.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. M. COURTNEY, *sous-ministre des finances.*

MM. Morton, Rose et Cie., Londres, Angleterre.

RÉSOLUTION

(27 *b*)

De la Chambre des communes, en date du 30 février 1882.—Pour un rapport sur la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, en compte avec le gouvernement fédéral, savoir :—Compte d'avances sur rails.—Compte d'obligations garanties par des concessions de terre.—Compte courant—et Compte de subvention.

(*Voir* annexe 5 du n° 27*e*.)

Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la résolution n'est pas imprimée.

RÉSOLUTION

(27*c*)

De la Chambre des communes, en date du 20 février 1882 ,—Pour une liste de la correspondance relative aux obligations de la compagnie du chemin de fer du canadien du Pacifique garanties par des concessions de terre.

1. Lettre de C. Drinkwater, écr., secrétaire de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, à l'honorable ministre des finances, en date du 9 janvier 1882, l'informant :—
   - *a.* Qu'en vertu des sections 17 et 18 de sa charte, la compagnie fait une émission d'obligations garanties par les terres concédées à la compagnie, échéant le 1er octobre 1931, avec coupons d'intérêt à 5 pour cent, payable le dit intérêt tous les six mois—les 1ers d'avril et d'octobre. Ces obligations sont déposées entre les mains des agents financiers du gouvernement—la banque de Montréal—pour y être gardées en sûreté, et la lettre renferme un reçu des dépôts déjà faits s'élevant à $7,000,000.
   - *b.* Que des arrangements ont été faits avec la banque pour livrer $5,000,000 de ces obligations au ministre des finances à Ottawa.
   - *c.* Que la compagnie a vendu pour $10,000,000 de ces obligations à 92, livrables par versements de $1,000,000 à diverses époques, de novembre 1881 à novembre 1882, les acheteurs ayant la faculté, toutefois, d'en demander la livraison avant les dates mentionnées ; et le produit de la vente tel que reçu est placé au crédit du gouvernement par la banque de Montréal.
   - *d.* Que la compagnie demande qu'on lui paie $1,481,200 à même le produit de la vente des dites obligations, cette somme étant l'équivalent de la dite concession de terre par elle acquise ainsi que spécifié par sa charte.
2. Reçu en double de la banque de Montréal, daté le 9 janvier 1882, pour des obligations jusqu'à concurrence de $7,000,000 (dont il est question dans n° 1).
3. Télégramme de M. Drinkwater au ministre des finances, en date du 12 janvier 1882, disant que l'affaire a été arrangée avec la banque et qu'un avis officiel du dépôt sera envoyé le même soir.
4. Lettre du gérant général de la banque de Montréal au ministre des finances, en date du 12 janvier 1882, l'informant que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a payé à la banque, pour être mise au crédit du gouvernement, la somme de $1,840,000, étant le produit de $2,000,000 d'obligations à 92, garanties par des concessions de terre.

5. Etat de compte des obligations jusqu'au 30 juin 1882.
6. Lettre de M. G. Dickieson, pour le sous ministre des finances, à M. Drinkwater, secrétaire de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, en date du 5 juillet 1882, transmettant un chèque pour $42,227.73, intérêt sur dépôt et obligations garanties par ses concessions de terre jusqu'au 30 juin 1882.
7. Lettre de M. Drinkwater au sous-ministre des finances, en date du 4 juillet 1882, relative au paiement de l'intérêt.
8. Lettre de M. Dickieson, pour le sous-ministre des finances, à M. Drinkwater, en date du 6 juillet 1882, l'informant que le chèque pour l'intérêt avait été envoyé la veille.
9. Lettre de M. Drinkwater, secrétaire. etc., au sous-ministre des finances, en date du 26 août 1882, demandant de vouloir bien lui envoyer un état indiquant les paiements faits pour la compagnie, à même le produit des obligations jusqu'à cette date.
10. Lettre du sous-ministre des finances par intérim à M. Drinkwater, en date du 28 août 1882, transmettant l'état demandé.
11. Etat des paiements faits à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, à compte des obligations jusqu'au 29 août 1882.
12. Lettre du gérant de la banque de Montréal au ministre des finances, en date du 7 septembre 1882, l'informant que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a déposé la balance des obligations garanties par des concessions de terre, se montant à $20,000,000 (les autres $5,000,000 déjà entre les mains du gouvernement à Ottawa), et lui donnant avis que ce jour-là elle a porté au crédit du gouvernement, par l'entremise de la succursale d'Ottawa, $920,000 de produit, en anticipation du versement d'octobre, $1,000,000—nos 13001 à 14000.
13. Lettre du sous-ministre des finances au secrétaire de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, en date du 8 septembre 1882, contenant une copie de n° 12 et renvoyant à n°1 (9 janvier 1882), et demandant des renseignements sur les conditions de vente de la balance des obligations s'élevant à $10.000,000.
14. Lettre de M. Drinkwater, secrétaire de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique au sous-ministre des finances, en date du 14 septembre 1882 (par erreur 14 février dans la lettre), l'informant que $8,500,000 des $10,000,000 restant d'obligations garanties par des concessions de terre, ont été vendues à la compagnie de terres du Nord-Ouest du Canada, pour être pris et payés par versements mensuels, du premier novembre 1882 au 1er mai 1883,—les acheteurs ayant la faculté de faire les paiements d'avance. Aussitôt qu'il sera en mesure de dire exactement à quelles époques les versements seront probablement payés, il lui donnera des renseignements complets à ce sujet.
15. Lettre du sous-ministre des finances à M. Drinkwater, secrétaire de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, en date du 18 janvier 1883, attirant son attention sur la lettre en dernier lieu mentionnée (n° 14), et lui demandant tous les renseignements qu'il peut avoir sur le sujet dont elle traite ; aussi à quel taux les obligations ont été vendues.
16. Lettre du même au même, en date du 8 février 1883, demandant une réponse à sa lettre du 18 janvier.
17. Lettre de M. Drinkwater, secrétaire de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, au sous-ministre des finances, en date du 9 février 1883, l'informant que la plus grande partie des $10,000,000 restant a été vendué à la compagnie des terres du Nord-Ouest du Canada, qui a en même temps acheté la balance des obligations déposées à la banque de Montréal, pour le compte d'un syndicat qui a acquis les premiers $10,000,000 ; de ces $10,000,000 la compagnie des terres a déjà pris environ $3,700,000, dont $2,735,000 ont été payés à la compagnie du chemin de fer à compte des terres achetées, et sont entre les mains de fidéicommissaires qui ont actuelle-

ment en tout $3,771,300 d'obligations à annuler. La compagnie des terres a manifesté le désir de différer les arrangements financiers à l'effet de prendre livraison des obligations dont le gouvernement est porteur, jusqu'au 1er mai prochain, époque à laquelle écherra la dernière demande de versement sur son capital social,—la dite compagnie des terres payant l'intérêt sur le montant dans l'intervalle ; et la compagnie du chemin de fer se propose de se rendre à son désir à cet égard. Il ne pourrait pas dire exactement quand un nouveau paiement sera fait. Si l'argent ne parvient pas au gouvernement avant que la compagnie l'ait gagné, cela nécessitera seulement la livraison d'un montant proportionné. Il n'y a pas de doute qu'un nombre considérable d'obligations seront retirées au commencement du printemps.

18. Télégramme de C. Drinkwater au sous-ministre des finances, en date du 1er février 1883. " Veuillez envoyer chèque pour intérêt dû sur produit des obligations."

19. Lettre du sous-ministre des finances à C. Drinkwater, secrétaire du chemin de fer canadien du Pacifique, en date du 12 février 1883, contenant chèque pour $68,460.86, et aussi état de compte d'intérêt jusqu'au 31 décembre 1882.

CORRESPONDANCE RELATIVE AUX OBLIGATIONS DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE GARANTIES PAR DES CONCESSIONS DE TERRES, 1882 ET 1883.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,

N° 1. BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 9 janvier 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer qu'ainsi que la chose a été entendue avec le gouvernement, la compagnie, en vertu des dispositions des sections 17 et 18 de sa charte, a résolu d'émettre des obligations garanties par les terres à elle concédées, et qu'elle prend les moyens nécessaires pour donner effet à ces obligations.

Les obligations écherront le 1er octobre 1931, et sont accompagnées de coupons portant intérêt au taux de 5 pour cent par année, payable tous les six mois, le 1er avril et le 1er octobre de chaque année ; et aussi vite qu'on peut les préparer ils sont déposés entre les mains de vos agents financiers—la banque de Montréal—pour être par eux gardées en sûreté. Je transmets ci-inclus un reçu pour des livraisons qui ont été faites de temps à autre, jusqu'à concurrence de $7,000,000.

Vu que votre désir est que les $5,000,000 d'obligations devant être gardées comme garantie de l'exécution du contrat, soient déposées dans vos propres voûtes, des arrangements ont été faits avec la banque pour vous délivrer ce montant d'obligations à Ottawa.

La compagnie a vendu pour $10,000,000 de ces obligations livrables par versements à 92, au pair, ainsi qu'il suit :

Novembre 1881	$1,000,000
4 janvier 1882	1,000,000
1er mars	1,000,000
1er mai	1,000,000
1er juin	1,000,000
1er juillet	1,000,000
1er août	1,000,000
1er septembre	1,000,000
1er octobre	1,000,000
1er novembre	1,000,000

NOTE.—Les acheteurs ont la faculté d'en demander la livraison avant ces dates.

A mesure qu'ils seront reçus, les produits de cette vente seront placés au crédit du gouvernement par la banque de Montréal.

En vertu de sa charte, la compagnie a droit de recevoir du gouvernement sur produit de la vente des dites obligations, le même nombre de piastres que le nom b d'acres de la concession de terre à elle acquise, moins un cinquième—c'est-à-dire,

les obligations sont vendues au pair ; mais si elles sont vendu essau-dessous du pair, alors il devra en être fait une déduction correspondant à l'escompte auquel ces obligations seront vendues. Et j'ai maintenant l'honneur de demander la proportion du produit acquis à la compagnie ainsi qu'il suit :—

	Milles.
Longueur de la ligne-mère construite entre Winnipeg et Portage-la-Prairie	53
NOTE.—La distance réelle excède un peu ce chiffre, mais la différence peut être réglée dans un compte subséquent	
Ligne-mère achevée à l'ouest de Portage la Prairie	108
Total	161

Représentant—à 12,500 acres par mille—2,012, 500 acres.

Les 10,000,000 d'obligations ci-dessus mentionnées ayant été vendues à 8 pour cent d'escompte—soit à 92c par piastre—la compagnie a droit de toucher pour le parcours dont je viens de parler, la somme de $1,851,500
Moins un cinquième que le gouvernement doit retenir ainsi que spécifié par la charte 370,300

$1,481,200

Et j'ai l'honneur de demander que la dite somme de un million quatre cent quatre-vingt-un mille deux cents piastres ($1,481,200) soit payée à la compagnie.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

L'honorable sir LEONARD TILLEY, ministre des finances.

N° 2.

BANQUE DE MONTRÉAL, MONTRÉAL, 9 janvier 1882.

La banque de Montréal a reçu de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique des obligations garanties par les concessions de terres, de la dénomination de $1,000, jusqu'à la concurrence de $7,000,000. Les numéros des dites obligations sont de 0001 à 7,000, inclusivement.

W. J. BUCHANAN, *gérant général.*

N° 4.

BANQUE DE MONTRÉAL, MONTRÉAL, 12 janvier 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a déposé à la banque, au crédit du gouvernement, la somme de $1,840,000, produit de $2,000,000 des obligations de la compagnie à 92 pour cent, et le gérant de cette banque à Ottawa, a reçu instruction de porter la dite somme au crédit du receveur général.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. J. BUCHANAN, *gérant général.*

Sir S. L. TILLEY, C.C.M.G., ministre des finances.

N° 5.

Relevé des dépôts et des retraits de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Dépôts—1882 :—13 janvier		$1,840,000 00
	10 février	460,000 00
	2 mars	460,000 00
	3 mai	920,000 00
	2 juin	460,000 00
	3 juin	460,000 00
		$4,600,000 00
Retraits :—14 janvier		$1,481,200 00
	12 juin	368,000 00
	24 juin	185,000 00
		$2,033,200 00

LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE EN COMPTE AVEC LE RECEVEUR GÉNÉRAL DU CANADA.

Compte d'obligations garanties par des concessions de terres.

1882.		Dt.	Av.
13 janvier	Par dépôt		$1,840,000 00
14 "	Montant payé	$1,481,200 00	
10 février	Par dépôt		460,000 00
2 mars	"		460,000 00
3 mai	"		920,000 00
2 juin	"		460,000 00
3 "	"		460,000 00
12 "	Montant payé	368,000 00	
24 "	" "	184,000 00	
30 "	Balance	2,568,800 00	
		$4,600,000 00	$4,600,000 00
30 juin	Balance		$2,566,800 00

Département des finances, Ottawa, 5 juillet 1882.

N° 12.

BANQUE DE MONTRÉAL, MONTRÉAL, 7 septembre 1882.

CHER MONSIEUR,—La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a déposé à la banque de Montréal, la balance des obligations garanties par des concessions de terre se montant à vingt millions de piastres (les autres cinq millions étant déjà entre les mains du gouvernement à Ottawa), et je dois vous informer que, ce jour, nous portons à votre crédit, par l'entremise de notre succursale à Ottawa, $920,000 de produit, en anticipation du versement d'octobre, $1,000,000 —nos 13001 à 14000.

Votre obéissant serviteur,

E. S. CLOUSTON, *gérant.*

L'honorable ministre des finances.

N° 13.

OTTAWA, 8 septembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus copie d'une lettre du gérant de la banque de Montréal, à Montréal, m'informant que votre compagnie a déposé à la banque la balance des obligations garanties par des concessions de terres, se montant à $20,000,000.

A l'heure qu'il est, le seul avis que j'aie reçu de votre compagnie concernant ces obligations est celui contenu dans votre lettre du 9 janvier dernier, informant le ministre des finances de la vente de $10,000,000 à 92, et donnant les dates de livraison. Je dois attirer votre attention sur les sections 17 et 18 de votre charte et vous demander de m'informer des conditions auxquelles les $10,000,000 restant ont été vendus, et si les obligations sont livrables à la fois ou par versements, et, en ce dernier cas, de me faire connaître les dates auxquelles ces versements doivent être faits.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. M. COURTNEY, sous-ministre des finances.

C. DRINKWATER, écr., secrétaire de la Cie du C. C. P., Montréal.

N° 14.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 14 février 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 8 courant, et en réponse j'ai reçu instruction de vous informer que $8,500,000 des $10,000,000 restant des obligations garanties par des concessions de terres du Nord-Ouest du Canada. Les obligations devront être prises et payées par versements annuels à partir du 1er novembre 1882 jusqu'au 1er mai 1883, mais les acheteurs ont la faculté de faire les paiements d'avance s'ils désirent le faire. Je ne suis pas actuellement en mesure de vous dire exactement quand ces versements seront probablement faits, mais aussitôt que je le pourrai, je vous donnerai des renseignements complets à ce sujet.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

J. M. COURTNEY, écr., sous-ministre des finances.

N° 15. OTTAWA, 18 janvier 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'attirer votre attention sur votre lettre du 14 septembre dernier (datée par erreur le 14 février) en réponse à la mienne du 8 septembre, dans laquelle vous m'informez que $8,500,000 des $10,000,000 restant des obligations garanties par des concessions de terres ont été vendues à certaines personnes représentant la compagnie de terres du Nord-Ouest du Canada, les dites obligations devant être prises et payées par versements mensuels à partir du 1er novembre 1882 jusqu'au 1er mai 1883, mais les acheteurs devant avoir la faculté de faire les paiements d'avance s'ils désirent le faire,—et dans laquelle vous m'informez de plus que vous n'êtes pas en mesure de me dire exactement quand ces versements seront probablement faits, mais qu'aussitôt que vous le pourrez vous me donnerez des renseignements complets à ce sujet. J'ai maintenant l'honneur de vous demander de vouloir bien m'envoyer aussitôt que possible les renseignements que vous pouvez avoir sur le sujet, vu qu'il est à propos que le département sache à quelle date les deniers rentreront. Je vous serais obligé de me dire, lorsque vous répondrez à la présente, à quel taux les obligations ont été vendues.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. M. COURTNEY, *sous-ministre des finances.*

C. DRINKWATER, écr., secrétaire de la Cie du C. C. P., Montréal.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

N° 17. BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 9 février 1883.

MONSIEUR,—En réponse à votre demande au sujet de l'époque à laquelle on peut s'attendre que les obligations garanties par des concessions de terres seront payées, je dois dire que la plus grande partie des $10,000,000 restant a été vendue à la compagnie de terres du Nord-Ouest du Canada, qui s'est engagée à en prendre livraison vers l'époque actuelle. La compagnie de terres a en même temps acheté le reste des obligations alors déposées à la banque de Montréal pour le compte du syndicat, qui a acquis les premiers $10,000,000; de ces $10,000,000 la compagnie de terres a déjà pris environ $3,700,000, dont $2,735,000 ont été payés à la compagnie du chemin de fer à compte des terres achetées, et sont entre les mains de fidéicommissaires, qui ont actuellement $3,771,500 d'obligations à annuler.

La compagnie de terres a manifesté le désir de différer les arrangements financiers à l'effet de prendre livraison des obligations dont le gouvernement est porteur, jusqu'au 1er mai prochain, époque à laquelle écherra la dernière demande de versement sur son capital social,—la dite compagnie de terres payant l'intérêt sur le montant dans l'intervalle. La compagnie du chemin de fer se propose de se rendre à son désir à cet égard.

En conséquence, je ne saurais dire assez exactement pour vos fins, j'en ai peur, à quelle époque sera fait un nouveau paiement à compte des obligations. Naturellement, si l'argent ne parvient pas au gouvernement avant que la compagnie de chemin de fer l'ait gagné, cela nécessitera seulement, de votre part, la livraison d'un montant proportionné d'obligations sur chaque évaluation.

Il n'y a pas de doute, toutefois, qu'un nombre considérable d'obligations seront retirées au commencement du printemps.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

J. M. COURTNEY, écr., sous-ministre des finances.

(*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les lettres n°* 3, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 16, 18 *et* 19 *de la réponse ci-dessus ne sont pas imprimées.*)

MÉMOIRE

(27*d.*)

Sur l'avancement de la construction du chemin de fer canadien du Pacifique,—21 février 1883.

(*Voir annexe n°* 3 *de* 27*e.*)

(*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, le mémoire ci-dessus n'est pas imprimé.*)

RAPPORT

(27e)

Sur le chemin de fer canadien du Pacifique, concernant :
1. Le choix de la route.
2. L'avancement des travaux.
3. Le choix ou la réserve des terres.
4. Le paiement de deniers.
5. La construction d'embranchements.
6. L'avancement des travaux sur ces embranchements.
7. Les tarifs de transport des voyageurs et des marchandises.
8. Les conditions particulières requises par l'acte refondu des chemins de fer et ses amendements jusqu'à l'expiration de l'exercice précédent.
9. Mêmes détails jusqu'à la date la plus rapprochée possible avant la présentation de ce rapport.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 23 février 1883.

MONSIEUR, — Ayant été prié de donner les plus amples renseignements possibles sur des sujets se rattachant à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et ce jusqu'à la date la plus rapprochée,—j'ai l'honneur de soumettre les documents suivants, savoir :

1. Rapport de l'honorable ministre, en date du 1er courant, de la page 10 à la page 13.

2. Etat statistique fait conformément aux prescriptions de l'acte refondu des chemins de fer et de ses amendements, pour l'exercice expiré le 30 juin 1882.

3. Rapport du secrétaire de la compagnie, donnant une description de la ligne à travers la Passe du-Cheval qui-Rue (*Kicking Horse Pass*), et demandant que le tracé par cette route soit approuvé ; aussi, du président de la compagnie sur le même sujet, en date du 29 septembre 1882 ; aussi, du major Rogers, l'ingénieur dirigeant de la région des montagnes, sur le même sujet, en date du 10 janvier 1883, accompagné d'une lettre du secrétaire de la compagnie, en date du 29 janvier 1883 ; aussi, du secrétaire de la compagnie, en date du 21 février courant, faisant la revue complète de ses opérations jusqu'à cette date.

4. Tarif de transport des voyageurs et des marchandises.

5. Rapports sur paiements, etc., du département des finances.

6. Rapport du département de l'intérieur. A l'égard des travaux que le gouvernement est en train d'exécuter, je puis dire qu'entre Prince-Arthur's-Landing et la rivière Rouge, leur nature est telle qu'il est impossible de les faire avec avantage pendant l'hiver ; en conséquence, ils ont très peu avancé depuis la date du rapport de l'honorable ministre (1er courant).

Entre Kamloops et Emory, les travaux tant du pont que du dressement de la plate-forme sont poussés avec vigueur, et les rails nécessaires pour compléter cette section sont actuellement en route.

Ce qui précède renferme tous les renseignements que possède le département.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER, *ingénieur en chef.*

A A. P. BRADLEY, écr., secrétaire des chemins de fer et canaux.

ANNEXE No 1.

DE LA LETTRE DE L'INGÉNIEUR EN CHEF DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, EN DATE DU 24 FÉVRIER 1883.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Page X à page XIII. Rapport annuel de l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, en date du 1er février 1883.

Par le contrat passé en 1881 avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, le gouvernement s'est engagé à construire la ligne entre Prince-Arthur's Landing, sur le lac Supérieur et la rivière Rouge,—et entre la Traverse de Savona (*Savona's Ferry*), au pied du lac Kamloops, et Port-Moody, dans la Colombie-Britannique ; et la compagnie, de son côté, s'est engagée à construire, dans un temps donné, la ligne entre la station de Callan ler—son terminus à l'extrémité est du lac Nipissingue et Prince-Arthur's-Landing ; aussi, entre la rivière Rouge et la Traverse de Savona ; la ligne entière devant être la propriété de la compagnie, et devant être entretenue et exploitée par elle.

Ligne-mère :—Les distances suivantes sont calculées pour une route traversant la cité de Winnipeg et passant par la Passe du Cheval-qui-Rue (*Kicking Horse Pass*), si cette route est approuvée :—

	Milles.
1. De Callander (120 milles à l'ouest de Pembroke) à Prince-Arthur's-Landing, distance évaluée à - - - - - -	650
2. De Prince-Arthur's-Landing à Winnipeg - - - - - - -	438
3. De Winnipeg, par la passe du Cheval-qui-Rue, à la Traverse de Savona (au pied du lac Kamloops), distance évaluée à - - - - - - - - - - - - - - -	1,259
4. De la Traverse de Savona à Port-Moody - - - - - -	215
Longueur approximative de la ligne-mère entre Callander et Port-Moody, sur le Pacifique - - - - - - - - -	2,557 milles.

Outre la ligne du chemin de fer le Canada Central entre Ottawa et Callander —distance de 228 milles— qui a été acquise l'année dernière par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, cette dernière a aussi acheté et exploite maintenant la portion de la ligne du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental située entre Ottawa et Montréal—distance de 119 milles ; c'est là une addition de 347 milles à sa ligne-mère,—ce qui porte à 2,904 milles la distance totale approximative entre Montréal et Port-Moody.

La section de chemin—120 milles—entre Pembroke et Callander pour la construction de laquelle le chemin de fer le Canada Central recevait du gouvernement une subvention de $12,000 par mille, est presque achevée ; il ne reste que peu de ballastage et de remblais à faire. Le chemin, sur une distance de 94 milles entre Pembroke et Mattawa, est livré à la circulation, et l'on se sert du reste pour transporter les matériaux et les approvisionnements nécessaires à la construction de la ligne à l'ouest de Callander.

AVANCEMENT DES TRAVAUX EXÉCUTÉS PAR LE GOUVERNEMENT.

L'embranchement d'Emerson à Winnipeg—65 milles—et la ligne-mère à partir de Winnipeg vers l'est jusqu'à Telford—9 milles—ayant été transférés à la compagnie en vertu de l'arrêté du conseil daté du 9 avril 1881, les portions du chemin de fer dont l'achèvement, par le contrat, devait être exécuté par le gouvernement au commencement de l'exercice 1881-82, étaient comme suit :—

De Prince-Arthur's-Landing à Telford	- - - - -	339 milles.
De la Traverse de Savona à Port-Moody	- - - -	215 "
		554 "

En vertu d'un arrêté du conseil portant la date du 12 janvier 1882, une subdivision de chemin—de 40 milles de longueur—entre Telford et un point près du Portage-du-Rat, a été transférée à la compagnie.

Sur la distance qui reste, entre Prince-Arthur's-Landing et le Portage-du-Rat, voici quelle est la situation du chemin :—

La subdivision—6 milles—entre Prince-Arthur's-Landing et Fort-William, quoique non ballastée, peut suffire à la circulation des trains.

La subdivision voisine—112 milles—entre Fort-William et la Rivière-aux-Anglais, quoique achevée, a souffert par le tassement des remblais qui, ainsi que certaines des anciennes constructions, devront être renouvelés et réparés.

La voie sur la subdivision suivante, entre la Rivière-aux-Anglais et la Rivière-de-l'Aigle—114 milles—était posée d'un bout à l'autre vers le 25 août 1881, et les travaux tirent à leur fin. On s'est servi de la ligne pendant la présente saison pour les trains de construction et d'approvisionnement.

Depuis la Rivière-de-l'Aigle jusqu'à Kéwatin (Portage-du-Rat)—67 milles—les travaux ont bien avancé; vers le 19 juin (1882) la voie était posée d'un bout à l'autre. Il reste à faire le remblais dans les ravins traversés par des ponts de chevalets, à construire des bâtiments de station, à ballaster et faire quelques menus travaux de maçonnerie.

Pour ce qui est des travaux dans la Colombie-Britannique—entre la Traverse de Savona et Port-Moody—215 milles—la subdivision entre Port-Moody et Emory's-Bar—85½ milles—a été donnée à l'entreprise, et les travaux commencés au printemps de 1882 sont vigoureusement poussés. Les entrepreneurs pour le reste de la distance ont déjà posé la voie sur un parcours de plus de 22 milles, où se sont rencontrés les travaux les plus difficiles qui aient encore été faits sur le chemin de fer.

On est à manufacturer la superstructure en fer du pont devant être jeté sur la rivière Fraser, près de Lytton.

AVANCEMENT DES TRAVAUX EXÉCUTÉS PAR LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Les travaux devant être exécutés par la compagnie conformément à son contrat sont comme suit :—

De Callander à Prince-Arthur's-Landing, distance évaluée à	650 milles
De Winnipeg à la Traverse-de-Savona, distance évaluée à	1,259 "
	1,909

Ligne-mère, section de l'Est (de Callander à Prince-Arthur's-Landing).—Depuis Callander, vers l'ouest, sur une distance de 82 milles, jusqu'à la rivière Wahnapitæ, la ligne a été tracée, et sur les premiers 40 milles, jusqu'à la rivière à l'Esturgeon, la voie a été posée, tandis que le dressement de la plateforme et la construction de pont sur une pareille distance sont dans un état avancé.

Ligne-mère, section du Centre (De la rivière Rouge à Kamloops).—Sur cette section, la compagnie avait, à la date du rapport de l'année dernière, achevé 163 milles de chemin à l'ouest de Winnipeg.

La compagnie était alors à faire des explorations dans la région des montagnes pour trouver une passe qui donnât une route plus courte que celle de la passe de la Tête Jaune, route projetée dans son contrat.

Un acte passé à la dernière session du parlement donne à la compagnie le pouvoir énoncé comme suit, savoir :—

" La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pourra, sauf l'approba-

tion du gouverneur en conseil, établir et tracer sa ligne principale de chemin de fer depuis Selkirk jusqu'au point de raccordement avec la section de l'Ouest par quelque passe autre que la passe de la Tête-Jaune, pourvu que cette passe ne se trouve pas à moins de cent milles de la frontière entre le Canada et les Etats-Unis d'Amérique.

Le tracé de la ligne jusqu'à la rivière Saskatchewan-Sud—distance d'environ 660 milles de Winnipeg—a été approuvé, et sur ce parcours la compagnie a, à venir jusqu'à la fin de janvier 1883, achevé 581 milles de chemin.

En octobre dernier, permission a été donnée de livrer le chemin à la circulation jusqu'à Régina, distance de 356 milles d'après les tableaux de marche des trains, que la compagnie a publiés.

SUBVENTION.—La section 9 du contrat de la compagnie s'exprime ainsi : "Lorsqu'une portion de pas moins de vingt milles de longueur du chemin de fer qui fait l'objet du présent contrat aura été construite et parachevée de manière à permettre la circulation régulière des convois, et que cette portion du chemin sera pourvue de l'équipement nécessaire au trafic qui s'y fera, le gouvernement paiera et concédera à la compagnie l'argent et les terres auxquels cette portion du chemin de fer lui donnera droit d'après la répartition et la distribution ci-dessus prévues et stipulées". En vertu d'une série d'arrêtés au conseil basés sur des certificats de l'ingénieur en chef, la subvention en argent et la concession de terre susdites ont été en partie payée et accordée à la compagnie, de temps à autre depuis le commencement des travaux lorsque fut ainsi achevée une longueur de chemin donnant, tant pour la section de l'Est que celle du Centre, 601 milles.

Tarif.—Un tarif de prix pour le transport des voyageurs et des marchandises sur le chemin de fer canadien du Pacifique a été approuvé par un arrêté du conseil en date du 29 avril 1881, et est resté depuis en vigueur ; on s'occupe actuellement de reviser ce tarif.

EMBRANCHEMENTS.

En outre de la subvention pour sa ligne principale, la compagnie a par son contrat droit à une concession du terrain nécessaire pour le chemin, les stations, etc., dans la construction d'embranchements.

La compagnie est à construire les embranchements du Sault-Sainte-Marie et de la Montagne-de-Pimbina, ou du Sud-Ouest.

Embranchement de Pimbina ou du Sud-Ouest.—La compagnie a construit un embranchement d'environ 100 milles de longueur, s'étendant dans une direction sud-ouest de Winnipeg, à l'ouest de la rivière Rouge, jusqu'à la montagne de Pimbina, et cet embranchement est actuellement en exploitation.

Une ramification longue de 13 milles s'étend depuis cette ligne jusqu'à Gretna (autrefois connu sous le nom de Pointe-aux-Contrebandiers), sur la frontière internationale.

Embranchement du Sault-Sainte-Marie.—Cet embranchement a été tracé par la compagnie depuis Algoma-Mills (lac Huron) jusqu'à la rivière Wahnapitæ, distance d'environ 100 milles, et elle a fait des travaux de nivellement et de construction de ponts pendant l'été sur les premiers 60 milles à partir d'Algoma-Mills.

Un embranchement connu sous le nom d'embranchement de Stonewall, long d'environ 22 milles, entre Winnipeg et Stonewall, a, dans l'origine, fait partie du chemin de fer de l'Etat, et la compagnie l'a accepté au prix de revient.

ANNEXE No 2

DE LA LETTRE DE L'INGÉNIEUR EN CHEF DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, EN DATE DU 24 FÉVRIER 1883.

Numéro Huit.

ETAT DEMANDÉ PAR LE MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX, INDIQUANT LA SITUATION DU COMPTE DU CAPITAL ET DU REVENU, ETC., ETC , DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, POUR L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 juin 1882.

Tracé et description générale du chemin de fer canadien du Pacifique, indiquant le comté ou les comtés qu'il traverse, les points de terminus, les correspondances—s'il y en a—et donnant une description générale de la ligne et du pays à travers lequel elle passe.

Ligne mère à l'est de Winnipeg.

Points de terminus—Winnipeg et Portage du-Rat, distance, 135 milles. Traversant la rivière Rouge à Winnipeg, elle s'avance le long du côté de l'est dans une direction nord-est, à travers les paroisses de Kildonan, de Saint-André et de Saint-Clément. Pays plat, prairie découverte et terrains à prairies l'espace d'environ 22 milles; puis, vers l'est, jusqu'à Portage-du-Rat, à travers environ 15 milles de broussailles de tremble et morceaux découverts de terrains à prairies, épinette, marécages et éminences couvertes de meilleur bois pendant 36 milles, puis muskeg nu et chaînes de rochers jusqu'à Portage-du-Rat. Correspondance à Saint-Boniface avec l'embranchement de Pimbina du chemin de fer canadien du Pacifique. Cette partie de la ligne-mère monte graduellement à partir du point où la direction change vers l'est, jusqu'à ce qu'elle atteigne, au lac la Crosse, une élévation de 300 pieds au-dessus du niveau de prairie de la rivière Rouge. Rampes n'excédant pas 53 pieds par mille, montant vers l'ouest, et 26 pieds par mille montant vers l'est. Courbes n'excédant pas 4°, excepté en quittant Winnipeg, pour traverser la rivière Rouge, où la courbe est de 6° 30'. Plateforme—principalement remblais, complètement ballastée et bien égouttée ; constructions, principalement en bois.

Ligne-mère, à l'ouest de Winnipeg.

Point de terminus—Winnipeg et Lac-du-Chêne ; distance—165 milles. Traverse les comtés de Selkirk, de Marquette, du Portage et de Norfolk, franchissant l'Assiniboine à Brandon. De Winnipeg la ligne s'avance dans une direction nord-ouest l'espace d'environ 35 milles ; de là vers le sud-ouest jusqu'à Portage-la-Prairie, puis dans une direction ouest générale jusqu'au lac du Chêne. Nature du pays sur les premiers 63 milles à partir de Winnipeg, prairie découverte partout ; la ligne traverse ensuite des buissons de tremble pendant 21 milles, après quoi elle commence à monter, traversant, pendant 16 milles, des coteaux de sable où se rencontre parfois des étendues de terrain uni, puis elle passe sur une prairie onduleuse découverte jusqu'au Lac-du-Chêne, traversant la rivière Assiniboine à Brandon. Rampes n'excédant pas 40' par mille. Courbes n'excédant pas 3°. A partir du Lac-du-Chêne en allant vers l'ouest, la ligne-mère est en voie de construction. Le 30 juin 1882 la voie était posée sur un parcours d'environ 67 milles.

Embranchement de Pembina ; chemin de fer canadien du Pacifique.

Point de terminus—Emerson et Saint-Boniface ; distance—68 milles. Suit le côté est de la rivière Rouge à travers les comtés de Morris et Provancher dans une direction nord depuis Emerson jusqu'au point de raccordement avec la ligne principale du chemin de fer canadien du Pacifique à Saint-Boniface, traversant un pays découvert et des terrains à prairies. Plateforme et remblai, 17 pieds de largeur au

sommet, complètement ballastés; bon égouttement; constructions, de bois en grande partie. Rampes n'excédant pas 10' par mille; courbes n'excédant pas 2°, excepté au point de raccordement avec la ligne-mère, où la courbe est de 5°. Correspondance à Emerson avec le chemin de fer de Saint-Paul, Minnéapolis et Manitoba.

Division de l'Est.

Depuis Brockville, sur le Saint-Laurent, à travers les comtés de Leeds et Grenville, Lanark et Renfrew, jusqu'à Pembroke et Mackay, avec un embranchement depuis Smith's-Falls jusqu'à Perth, et depuis Carleton-Place jusqu'à Ottawa, dans le comté de Carleton; de là, à Montréal, en traversant les comtés d'Ottawa, Argenteuil, des Deux-Montagnes, de Terrebonne, Laval, Jacques-Cartier et Hochelaga.

ETAT indiquant la situation du compte du capital de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, ainsi que le revenu et la dépense, etc., pour l'exercice expiré le 30 juin 1882.

N° 1—COMPTE DE CAPITAL.

——	Autorisé.	Souscrit.	Payé.	Taux d'intérêt ou dividende.
Montant total du capital-actions ordinaire	25,000,000	5,000,000	5,000,000	6 p. c.
do do du Canada Central	....	984,400	984,400	
do d'oblig. ordinaires, Canada Central	3,402,000	3,402,000	3,402,000	
do de bonis du gouvernement	25,000,000	....	2,210,000	
do do do Can. Central	1,440,600	....	1,085,600	
do de bonis des municipalités	....	270,000		
do do do Can. Central	....	345,000	75,000	
do souscription d'actions do ...	....	....	42,500	

N° 2.—PRÊTS OU BONIS DES GOUVERNEMENTS OU DES MUNICIPALITÉS.

Gouvernement fédéral, $25,000,000, et 25,000,000 d'acres de terre.
Municipalités, pas encore payés.

N° 3.—OBLIGATIONS OU AUTRES GARANTIES NÉGOCIÉES PAR LA COMPAGNIE.

Montants.	Taux d'intérêt.	Date de la vente.	Prix réalisés.
$25,000,000	Certificats de concession de terres, 5 pour cent.	Octobre 1881.. Juillet 1882.....	$ .92 .98½

N° 4.—VENTES DE TERRES FAITES PAR LA COMPAGNIE.

Nombre d'acres vendus.		Prix par acre.	Montant.
A des colons	447,360	$2.50 moins, rabais	$1,118,400 00
A des compagnies	319,120	5.00 do	1,595,600 00
Total	766,480		$2,714,000 00

N° 6.—TRAITS CARACTÉRISTIQUES DU CHEMIN DE FER, ETC.

De Winnipeg à Portage-du-Rat	135	milles.
" Lac-du-Chêne	165	"
De Mackay à Brockville et Ottawa	198	"
D'Ottawa à Montréal	120	"
Embranchement de Pembina, de Winnipeg à Emerson	68	"
" Stonewall " Stonewall	22	"
" Smith's-Falls, de Smith's-Falls à Perth	12	"
" d'Aylmer, d'Ottawa à Aylmer	9	"
" des Laurentides, de Sainte-Thérèse à Saint-Lin	15	"
de Saint-Eustache, de Sainte-Thérèse à Saint-Eustache	8	"
" de Saint-Jérôme, de Sainte-Thérèse à à Saint-Jérôme	13¾	"
	763¾	

Longueur approximative de la ligne que la compagnie est en train de construire

A l'ouest de Callander	650	milles.
" Winnipeg	1,188	"
	1,838	
Embranchement du Sud-Ouest	113	
	1,951	

Parcours livré à la circulation.

Longueur de chemin à rails de fer	119¼	milles.
" " rails d'acier	634½	"
" " voie garage		
" " à double voie (s'il en est)		
Pesanteur des rails par verge, ligne-mère, fer	56 et 58	lbs.
" " " acier	56 et 57½	"
" " embranchements, fer	56, 58 et 75	"
" " " acier	56 et 57½	"

Nombre de remises à locomotives et d'ateliers	12
" locomotives appartenant à la compagnie	118
" " louées par la compagnie	
" voitures de première classe louées	
" voitures de première classe appartenant à la compagnie	40
" voitures de seconde classe et de voitures à émigrants appartenant à la compagnie	18
" voitures de seconde classe et à émigrants louées.	
" wagons à bagage, de wagons-poste et de wagons-express appartenant à la compagnie	25
" wagons à bagage, de wagons-poste et de wagons-express loués	
" wagons à bestiaux et de wagons fermés appartenant à la compagnie	580
" wagons à bestiaux et de wagons fermés loués.	
" wagons-plateformes appartenant à la compagnie	2,063
" " loués	
" wagons à charbon appartenant à la compagnie.	
" " " loués	
" traverses au mille, ligne-mère	2,640

Nombre de traverses au mille, embranchements........... ..	2,640
Nature des attaches employées pour assujétir les joints ou les rails, les éclisses et les coussinets....................	
Nombre d'élevateurs à grains	1
Capacité des " " à Brockville	160.00 boisseaux.
Nombre de passages à niveau où des gardiens sont employés	2
Nombre de passages à niveaux sans gardiens	350
Nombre de ponts à tablier inférieur........................ ..	8
Hauteur des " " au-dessus du niveau des rails..	18 à 19 pds.
Nombre de passages à niveau d'autres chemins de fer......	1
Nombre de raccordements avec d'autres chemins de fer...	5
" " embranchements.........	7
Rayon de la courbe la plus brusque..........................	6·30
Nombre de pieds par mille de la pente la plus raide	50
Largeur de la voie..........	4 pds. 8½ pcs.

N° 7.—Cout réel du chemin de fer et du matériel.

1. Coût des terrains et dommages à id..................	$ 39,952 41
2. Frais se rattachant à l'administration des concessions de terre...............	85,198 03
3. Dressement de la plateforme, maçonnerie et construction de ponts, bâtiments, etc., etc............	3,450,196 39
4. Matériel roulant de toute espèce........................	2,423,339 64
5. Travaux de génie......	296,731 30
6. Lignes et embranchements acquis sur la division de l'Est...	8,710,000 00
Total..	$15,005,417 70

Le total ci-dessus indique le coût réel, au comptant, de la construction et du matériel roulant.

N° 8.—Opérations de l'année et nombre de milles parcourus.

1. Milles parcourus par les convois de voyageurs...........	317,841
2. " " " marchandises	544,929
3. " " " trains mixtes...........	54,473
4. Nombre total de milles parcourus par les trains.........	937,243
6. " " par les locomotives.	
6. Nombre total de voyageurs transportés..................	388,785½
7. " de tonnes (de 2,000 lbs) de marchandises transportées..	634,153
8. Moyenne de la vitesse des convois des voyageurs.......	22½ milles.
9. do de marchandises.......... .	15 "
10. Pesanteur moyenne des convois de voyageur en marche..	
11. Pesanteur moyenne de convois de marchandise en marche..	

N° 9.—Désignation des marchandises transportées.

	Pesanteur en tonnes.
1. Farine en barils ; nombre, 40,006.........................	3,994
2. Grain, 3,937,166 boisseaux.................................	36,438
3. Bétail vivant, 49,137...	21,150
4. Bois de toute espèce, à l'exception du bois de chauffage, —136,164,645 pieds..	139,830

5. Bois de chauffage, 12,532 cordes de 128 pieds cubes....	15,937
6. Objets manufacturés	144,268
7. Autres articles...	313,536
Total..	635,153

N° 10.—Recettes du chemin de fer.

1. Circulation des voyageurs	$596,824	78
2. Transport de marchandises	890,384	60
3. Malles et transport de marchandises par express.	39,273	73
4. Autres sources..	19,730	82
Total..	$1,546,213	93

N° 13. Frais d'exploitation.—Entretien de la voie, des batiments, etc.

1. Gages, etc., des hommes employés sur la voie d'évitement.............	$160,296	31
2. Coût des rails et attaches de fer..............		
3. Coût des rails et attaches d'acier...............	17,711	10
4. Ballastage..	922	44
5. Réparations aux ponts et ponceaux..................	13,371	61
6. Réparations et renouvellements de bâtiments.......	8,250	44
7. Réparations aux clôtures..........................	3,655	25
8. Enlèvement de la neige............................	51,278	81
9. Surveillance des travaux du génie.................		
10. Entretien des quais..............................	590	17
11. Renouvellement des traverses.....................	9,948	70
12. Réparations du télégraphe........................	1,715	86
Total..	$276,946	69

Frais de fonctionnement et réparations des locomotives.

1. Salaires des mécaniciens, chauffeurs et frotteurs...	$97,389	55
2. Coût du charbon, combustible........................	33,508	07
do du bois do	140,113	28
3. Réparations des machines et des tenders............	64,526	01
4. Huile, suif, chiffons, etc., pour les locomotives......	11,266	18
5. Machines à pomper....................................	11,844	08
6. Réparations des outils et des machines............	6,505	24
7. Surveillance...		
8. Dépenses imprévues d'atelier.........................	12,963	68
Total..	$378,116	09

Frais de fonctionnement et réparations des voitures.

1. Salaires et matériaux pour réparations des voitures	$21,094	98
2. do do des wagons à marchandises et chasse-neige..........	35,787	69
3. Surveillance		
Total	$56,882	67

Frais généraux et frais d'exploitation.

1. Dépenses de bureau, y compris les directeurs, les auditeurs, la gestion, les dépenses de voyage, la papeterie, etc..	$105,329	79

27—11½

2. Agents, commis, portefaix, etc., aux stations.........	136,327	04
3. Conducteurs, préposés au bagage et serre-freins....	88,011	11
4. Indemnité pour blessures....................................		
5. Marchandises perdues ou endommagées................	2,138	42
6. Bestiaux tués...	1,857	50
7. Coût des passages d'eau et des bacs......................		
8. Coût des agences à l'étranger................................		
9. Menu matériel, y compris les lumières, les lampes et les signaux..	52,470	14
10. Autres frais..	20,709	35
11. Péage par mille pour les wagons n'appartenant pas à la compagnie..	29,519	54
Total..	$436,359	89

N° 14.—Résumé des frais d'exploitation.

Entretien de la voie, des lignes, bâtiments, etc..........	$276,940	69
Frais de fonctionnement et réparations des locomotives.	378,116	09
do do des wagons..........................	56,882	67
Frais généraux d'exploitation..................................	346,359	89
Totat	$1,148,299	34

Le relevé ci-dessus comprend tous les frais d'exploitation du chemin de fer, et le total doit correspondre à celui de l'état publié par la compagnie.

N° 15.—Accidents.

Cause de l'accident.	Voyageurs.		Employés.		Autres.		Total.	
	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
Tombé des wag. ou de la loc...	......	......	......	......	......	......	......	......
Montant sur des trains ou des loc. en mouv., ou en descend.	......	......	......	......	......	......	......	......
Marchant, se tenant couché, assis, ou étant sur la voie...	......	......	1	......	2	1	3	1
A l'œuvre sur la voie ou près de la voie......	......	......	......	......	......	......	......	......
Mettant les bras ou la tête hors des fenêtres.	......	......	......	......	......	......	......	......
Attelant des wagons............	......	......	......	3	......	......	......	3
Collision, ou par déraillement..............	......	......	......	......	......	......	......	......
Explosions	......	......	......	......	......	......	......	......
Heurtant des ponts...............	......	......	......	......	......	......	......	......
Total	......	......	1	3	2	1	3	4

TABLEAU indiquant la date de chaque accident, l'endroit où il arrivé, la cause de cet accident, et le mal infligé à chaque personne, ainsi que le nom de cette personne.

Date.	Nom et endroit.	Nature ou cause de l'accident.
1882.		
28 janvier...	C. Cleary, Cobden	Main écrasée, en attelant des wagons.
17 février....	W. Kidd, station d'Ottawa	do do
18 do	T. Burke do	Sous l'influence de la boisson ; marchant sur la voie; écrasé par un convoi de marchandises.
22 do	G. Canty do	Bras écrasé, en attelant des wagons.
22 mars.......	J. Radwell, un demi-mille à l'ouest de la station de Weston.	Sous l'influence de la boisson ; couché auprès de la voie; blessé à la tête, pas gravement.
28 avril......	Jas. Shore, un mille à l'est de la station de Stittsville.	Sous l'influence des liqueurs; couché sur la voie.
24 juin......	W. O'Connell, Sand Point.	Les roues lui ont passé sur la tête pendant qu'il dormait sous un wagon, à l'heure du repas.

NOMS ET RÉSIDENCES DES DIRECTEURS ET DES FONCTIONNAIRES DE LA COMPAGNIE.

Geo. Stephen, président, Montréal.
D. McIntyre, R. B. Augus, } vices-présidents, Montréal.
J. J. Hill, Saint-Paul, Minnésota.
H. S. Northcote, Londres, Angleterre.
J. de Reinach, le baron, Paris, France.
P. du P. Grenfell, Londres, Angleterre.
C. D. Rose, " "
L'honorable D. A. Smith, Montréal.
J. S. Kennedy, New-York.
Charles Drinkwater, secrétaire-trésorier, Montréal.
W. C. Van Horn, gérant général, "
Jas. C. James, ingénieur en chef, Winnipeg.
W. B. Smellie, ingénieur consultant, Montréal.
Archer Baker, surintendant général, "
T. M. Egan, " " Winnipeg.

SECTION DU CHEMIN DE FER CONSTRUITE PAR LE GOUVERNEMENT

TRACÉ *et description générale du chemin de fer canadien du Pacifique, indiquant le comté ou les comtés qu'il traverse, les points de terminus, les raccordements (s'il en est), et donnant une description générale de la ligne et du pays à travers lequel elle passe.*

Ligne-mère, de Prince-Arthur's-Landing à la rivière Rouge.

Depuis Prince-Arthur's-Landing jusqu'à la rivière Rouge, y compris l'embranchement de Pembina :—

Ligne-mère................................	432	milles de	longueur
Embranchement de Colville......................	1½	"	"
Embranchement de Pembina......................	65	"	"
	498½	"	"

Cette ligne va de Prince-Arthur's-Landing à Fort-William, distance de 6 milles; de là au lac Waubigon, dont elle suit la rive nord ; de là à Portage-du-Rat, distance de 292 milles; de là à Selkirk, 113 milles; puis de là au coude de la rivière Rouge, vis-à-vis Winnipeg, 21 milles.

Embranchement de Colville—de Selkirk à Colville-Landing—1½ mille de longueur.

Embranchement de Pembina— depuis la traverse de la rivière Rouge, vis-à-vis Winnipeg, jusqu'à Emerson (frontière du pays)—65 milles.

Ligne-mère, de la Traverse de Savona (Savona Ferry's) a Port-Moody.

Commençant à la traverse de Savona (Kamloops), et suivant la Thompson. Sud jusqu'à , de là, suivant la rivière Fraser jusqu'à la rivière de la Pie (*Pie River*), et de là, traversant à Port-Moodie—Distance, 215 milles.

N° 1. Compte du capital.

Montant total des bonis du gouvernement : — Autorisé, $28,000,000 ; payé, $17,884,116.

N° 2. Prêts ou bonis des gouvernements ou des municipalités.

Gouvernement fédéral : — Montant de la subvention pécuniaire accordée, $28,000,000.

N° 3.—Obligations ou autres garanties négociées par la compagnie.

(*Gouvernement :—Rien à inscrire.*)

N° 4.—Ventes de terres faites par la compagnie.

(*Gouvernement :—Rien à inscrire.*)

N° 6.—Trait caractéristique du chemin, etc.

En voie de construction.

	Milles.
Longueur de la ligne principale—de Prince-Arthur's-Landing à la rivière Rouge, vis-à-vis Winnipeg	432
Longueur de la ligne principale—de la Traverse de Savona a Port-Moody.	215
Longueur de l'embranchement de Colville—de Selklrk à Colville-Landing	1½
Longueur de l'embranchement de Pembina—de Saint-Boniface à Emerson	65
Longueur totale	713½
Longueur de chemin à rails de fer	
" " rails d'acier	713½
Longueur de voie d'évitement à rails d'acier	20
" de double voie (s'il y en a)	
Pesanteur des rails par verge, ligne principale, fer	
" " " acier.	57¼
" " embranchements, fer.	
" " " acier.	57¼
Nombre de remises à locomotives et d'ateliers	4
" de traverses au mille, ligne-mère	2,500
" " embranchements	2,500
Nature des attaches employées pour assujétir le joint ou le rail	Eclisses.
Nombre de passages à niveau sans gardiens	85
" de ponts à tablier inférieur	
Hauteur des ponts à tablier inférieur au-dessus du niveau des rails	

Nombre de passages à niveau d'autres chemins de fer	
" de raccordements avec d'autres chemins de fer	1
" embranchements.........	2
Rayon de la courbe la plus brusque.........................	
Nombre de pieds par mille de la pente la plus raide.	53
Largeur de la voie..................................	4 pds $8\frac{1}{2}$ pcs

N° 7.—Cout réel du chemin de fer et du matériel roulant en voie de construction.

Nivellement, maçonnerie et construction de ponts, bâtiments de station, etc., $17,884,116.

Matériel roulant de toute espèce, y compris les ateliers, (le gouvernement ne le fournit pas).

N° 8.—Opérations de l'année et nombre de milles parcourus.

(*Non exploité par le gouvernement.*)

N° 9.—Désignation des marchandises transportés.

(*Non exploité par le gouvernement.*)

No 10.—Recettes du chemin de fer.

(*Non exploité par le gouvernement.*)

N° 11.—Tarif général de péages établi par la compagnie.

(*Le gouvernement n'en a pas établi.*)

N° 12.—Tarifs spéciaux de péages établis par la compagnie.

(*Le gouvernement n'en a pas établi.*)

N° 13.—Frais d'exploitation.—Entretien de la voie, batiments, etc.

(*Non exploité par le gouvernement.*)

Frais de fonctionnement et réparations des locomotives.

Frais de fonctionnement et réparations des wagons.

(*Non exploité par le gouvereement.*)

Frais d'exploitation.—Frais généraux et frais d'exploitation.

(*Non exploité par le gouvernement.*)

N° 14.—Résumé des frais d'exploitation.

(*Non exploité par le gouvernement.*)

ANNEXE No 30.

DE LA LETTRE DE L'INGÉNIEUR EN CHEF DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFQUE, EN DATE DU 24 FÉVRIER 1883.

Rapport du secrétaire de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique en date du 15 septembre 1882.

Rapport du président de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, en date du 29 septembre 1882.

Rapport du major Rogers, ingénieur dirigeant de la région des Montagnes, en date du 10 janvier 1883.

Rapport du secrétaire de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, en date du 21 février 1883.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.
BUREAU DU SECRETAIRE, MONTREAL, 15 septembre 1882.

MONSIEUR,—Conformément à l'acte de la dernière session, qui déclare que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique peut, sauf l'approbation du gouverneur en conseil, construire sa ligne à travers les montagnes Rocheuses par quelque passe autre que la "Passe de la Tête Jaune," pourvu que cette passe ne soit pas à moins de 100 milles de la frontière qui sépare le Canada des Etats-Unis, j'ai l'honneur de demander, par ordre des directeurs, que la route passant par le creek du Cheval-qui-Rue (*Kicking Horse Creek*), et à travers la chaîne de Selkirk par la voie du creek du Castor (*Beaver Creek*,) ainsi que décrit dans l'esquisse ci-jointe, soit approuvé par Son Excellence en conseil. J'ai le plaisir de dire que l'ingénieur chargé de faire les explorations a rapporté qu'une ligne peut être construite par cette route avec des pentes praticables. Il nous informe que la pente de chaque côté du sommet, sur une distance—disons de 20 milles—serait d'environ 2 pieds par chaîne, soit de 105.6 pieds par mille, et que si l'on construisait un tunnel au lieu de franchir le sommet. ce tunnel aurait une longueur d'environ 2½ milles et ne diminuerait pas essentiellement les rampes. Il dit que le sommet est admirablement propre à la construction d'un dépôt pour la conduite des trains, vu qu'il est pratiquement de niveau sur une distance d'environ trois quarts de mille.

Pour montrer que les pentes sont praticables par la route proposée, je puis dire que les directeurs sont informés que les plus fortes tant sur la portion du centre que sur celle du sud sont de 2.15 pieds par chaîne—soit de 114 pieds par mille. Une chose digne de remarque, c'est qu'en même temps que la compagnie a réussi à trouver une ligne à travers les chaînes de montagnes avec une pente maxima plus douce que celle d'aucune autre ligne du Pacifique, les pentes les plus raides sont comprises dans une distance de quarante milles, ce qui est très important au point de vue de l'exploitation économique d'un chemin de fer. J'ai reçu de plus instruction de dire que les directeurs seront prêts à fournir tout autre renseignement que le gouvernement pourra désirer avoir au sujet de la passe projetée.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

A l'honorable sir CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et canaux.

MONTRÉAL, 29 septembre 1882.

MONSIEUR,—Puisque le major A. B. Rogers, ingénieur chargé des explorations de cette compagnie dans les montagnes, parle d'une route praticable et raisonnablement directe à travers la chaîne de Selkirk, on trouvera peut-être intéressant de connaître la nature de toute la région à partir du pied des Montagnes-Rocheuses jusqu'au lac Kamloops.

Dans son rapport sur les explorations de 1881, le major Rogers dit : "La route choisie pour le tracé suit la rivière de l'Arc (*Bow River*) jusqu'à son point de jonction avec le creek du Bain (*Bath Creek*); de là elle remonte le creek du Bain l'espace d'environ 5 milles vers l'ouest; de là elle suit une direction sud-ouest pendant environ un mille jusqu'au lac du Sommet (*Summit Lake*) qui a environ un demi-mille de longueur et dont l'eau coule tant vers l'est que vers l'ouest, et qui est situé environ 4 ou 5 milles plus à l'est que ce que la carte indique comme étant le sommet des montagnes Rocheuses; puis elle descend par le bras est de la rivière du Cheval-qui-Rue jusqu'au cours d'eau principal, qu'elle suit jusqu'à la rivière Columbia.

" D'après le résultat de l'exploration, en tant que faite, je puis garantir en toute sûreté une descente depuis le sommet jusqu'à la rivière Colombie, avec une pente qui n'excédera pas 80 pieds par mille, et une rampe plus facile encore en suivant la rivière de l'Arc et le creek du Bain jusqu'au sommet."

Dans son rapport verbal le major Rogers a dit qu'il espérait de réduire les pentes à 66 pieds par mille, et les dernières nouvelles reçues de son premier aide, M. Hurd, indiquent qu'à l'est du sommet, au moins, les pentes n'excéderont pas 66 pieds par mille.

Dans son rapport sur l'exploration de 1881, M. Rogers dit de plus: " J'ai fait une reconnaissance dans une direction est à partir de Kamloops jusqu'au sommet de la chaîne de Selkirk, et d'après des observations générales et les indications du baromètre, je puis dire en toute sûreté que la pente n'excédera pas 66 pieds par mille entre Kamloops et la fourche nord de l'Ill-cille-want; et de là jusqu'au sommet de la chaîne de Selkirk elle n'excédera pas 80 pieds par mille.

La principale tâche du major Rogers, cette année, était de relier les deux lignes décrites ; il y a réussi au moyen d'une ligne montant vers l'ouest sur une distance de vingt milles jusqu'à sommet de la chaîne de Selkirk à raison de $105\frac{6}{10}$ pieds par mille, et descendant le versant ouest au même taux,—les deux grandes pentes se reliant au sommet par une section comparativement de niveau, longue de $\frac{3}{4}$ de mille.

On peut donc dire en toute sûreté qu'à l'exception de la chaîne de Selkirk les plus fortes pentes de la chaîne de Selkirk sont comprises dans une distance comparativement peu considérable, le désavantage qu'elles offrent étant très peu de chose comparé à la grande économie opérée sur la distance. Je ferai remarquer en même temps que ces pentes, dans la chaîne de Selkirk, sont d'environ 10 pieds par mille plus légères que la plus forte pente du chemin de fer *Union Pacific.*

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

GEO. STEPHEN, *président.*

P.S.—Depuis que j'ai écrit ce qui précède, j'ai reçu du major Rogers une autre lettre datée à la rivière Colombie, le 24 août, et dont je fais l'extrait suivant :

" J'arrive aujourd'hui d'une excursion dans l'est après avoir vu tous les partis à l'œuvre. Davis, qui se dirige à l'est en partant des Montagnes-Rocheuses, obtient une ligne magnifique. Après avoir traversé la rivière de l'Arc, sa plus forte pente est de 0.7 par chaîne, soit 37 pieds par mille. Il a tracé environ 35 milles de la route.

" Hudson, qui opère depuis le sommet en descendant vers l'ouest par la passe du Cheval-qui-Rue, n'a pas réussi ; il n'a tracé qu'environ $3\frac{1}{2}$ milles de la route, et tiré en outre environ 15 milles de la ligne préliminaire.

" McMillan, qui opère depuis le sommet vers l'ouest, dans la courbe du Cheval-qui-Rue, obtient une pente de 1 pour cent, soit de 52.80, et il réussit bien. Passé les premiers huit milles ses travaux sont rudes ainsi qu'on doit s'y attendre dans une pareille gorge.

" J'espere fortement limiter toutes les grandes pentes (excédant 52.80 par mille) dans la distance de 20 milles des deux sommets (les montagnes Rocheuses et la chaîne de Selkirk).

L'honorable J. H. Pope, ministre par intérim des chemins de fer et canaux.

Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique,
Bureau du secrétaire, Montréal, 29 janvier 1883.

Monsieur,—J'ai l'honneur de transmettre pour l'information de l'honorable ministre des chemins de fer, copie d'un rapport de major Rogers, en date du 10 courant, sur l'arpentage et les explorations dirigés par lui, dans les montagnes Rocheuses entre Fort Calgarry et Kamloops, pendant l'année dernière.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

A P. Bradley, écr., secrétaire des chemins de fer et canaux.

WINNIPEG, 10 janvier 1883.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant sur l'avancement des arpentages de la portion du chemin de fer canadien du Pacifique située dans les montagnes entre Fort-Calgarry et le lac Kamlops.

A la fin des travaux préliminaires en 1881, je quittai un parti sous les ordres de D. McMillan, sur la rivière Colombie, à l'embouchure de la rivière du Cheval-qui-Rue, avec instruction de faire, pendant l'hiver, les arpentages et les explorations que le temp permettrait.

Afin de poursuivre les travaux en 1882, je fis en sorte d'envoyer trois partis complets d'ingénieurs, sous les ordres de M. F. Hurd, premier aide, par la voie de Benton et de Fort-Calgarry jusqu'à la passe des Montagnes-Rocheuses. L'un des partis, sous les ordres de F. P. Davis, devait commencer le tracé depuis le sommet en allant vers l'est ; un autre, sous les ordres de H. S. Huson, depuis le sommet en allant vers l'ouest ; et le troisième, sous les ordres de F. W. Aylmer, devait se rendre jusqu'à la rivière Colombie, pour frayer des chemins et commencer les explorations dans la chaîne de Selkirk. Avec Aylmer se trouvaient un nombre supplémentaire d'hommes pour compléter le parti de McMillan.

Je quittai Saint-Paul à la fin de mars et me rendis à la rivière Colombie par San Francisco, Portland, le lac Pend d'Oreille et la rivière Kootenay. J'achetai à San Francisco et à Walla-Walla des approvisionnements suffisants pour les travaux de la saison dans la vallée de la Colombie, et j'arrivai le 20 mai au camp de McMillan, à l'embouchure de la rivière du Cheval-qui-Rue.

Depuis le 20 novembre jusqu'à la mi-janvier, McMillan s'était occupé, avec neuf hommes, à descendre des approvisionnements sur la rivière Colombie à l'aide de traines sauvages (la rivière ayant prise exceptionnellement de bonne heure, ce qui empêcha l'emploi des canots). Après cela, il avait tiré une ligne préliminaire en descendant la rivière Colombie environ 7 milles, et remontant la rivière du Cheval-qui-Rue environ 10 milles, et il avait fait un tracé d'essai d'environ 6 milles.

Le 22 mai je quittai le camp sur la Colombie pour les montagnes de Selkirk, mais je ne pus franchir la chaîne à cause de la crue très considérable de tous les cours d'eau des montagnes.

Revenant sur mes pas je traversai la vallée de la Spillamucheen, atteignant la Colombie à environ 40 milles plus haut que l'embouchure de la rivière du Cheval-qui-Rue, trouvant une très bonne route muletière depuis la rivière Colombie jusqu'au creek du Castor, et arrivant au camp le 26 juin, examinant la ligne et attendant l'arrivée des approvisionnements qui avaient été retardés par les crues entre le lac du "Pend d'Oreille" et la traverse de la Kootenay, vu qu'il avait fallu réparer beaucoup de ponts et en construire de nouveaux.

Le 30 juin je partis pour le sommet des montagnes Rocheuses, afin de rencontrer le parti d'Aylmer, dont je n'avais pas entendu parler depuis mon départ de Winnipeg. Le 3 juillet je trouvai Hurd et Aylmer, avec 18 hommes, campés au coude de la rivière du Cheval-qui-Rue, qui se préparaient à traverser au moyen de radeaux, et j'appris que les deux partis sous les ordres de Huson et de Davis avaient commencé le 19 juin les travaux du tracé à partir du sommet. Je renvoyai M. Hurd avec instruction de surveiller les travaux de ces partis et d'expédier des approvisionnements à Aylmer, et j'envoyai six des hommes d'Aylmer rejoindre McMillan.

Le 4 juillet on acheva de transporter les hommes et les approvisionnements de l'autre côté de la rivière du Cheval-qui-Rue. La journée du lendemain fut employée à frayer des routes, et le 6 je partis avec quatre des hommes d'Aylmer pour transporter des approvisionnements de l'autre côté de la rivière Colombie et aller ensuite dans les montagnes de Selkirk, tandis qu'Aylmer et le reste de ses hommes devaient rester et achever la route jusqu'à la Colombie.

Le lundi, 17 juillet, je partie de la rivière Colombie avec deux blancs et trois sauvages, pour faire une autre excursion dans la chaîne de Selkirk par la voie du creek du Castor, et le 24 j'avais réussi à trouver une ligne praticable à travers le sommet ainsi que dans la branche est de l'Ille-cille-want, et je retournai au camp le 6 août.

Le 8 août j'envoyai le parti d'Aylmer ouvrir une route jusqu'au sommet des Selkirks et faire un arpentage depuis le sommet en allant vers l'est. Il réussit à frayer la route; mais à cause de la grande quantité d'arbres renversés et autres difficultés qu'il rencontra, il atteignit le sommet si tard que la neige empêcha toute tentative d'arpentage, et le parti revint vers la rivière Colombie, qu'il atteignit vers le 20 octobre.

Je quittai la rivière Colombie le 10 août, et je rencontrai Huson avec son parti au creek de la Loutre (*Otter Creek*), environ 17 milles à l'ouest du sommet des montagnes Rocheuses; il avait presque achevé sa ligne préliminaire jusqu'à ce point là.

Le 17, j'arrivai au camp de Davis vis-à-vis de l'extrémité de la montagne du Château (*Castle Mountain*), environ 21 milles à l'est du sommet, et je vis qu'il avait tracé jusqu'à ce point depuis le sommet une excellente ligne qui demandera très peu de changements.

Le 18, M. Hurd arriva au camp de Davis. Je quittai le camp de Davis à mon retour à la rivière Colombie, le 19 août, en compagnie de M. Hurd.

Le 20 je trouvai le parti de Huson à quatre milles à l'ouest du sommet; il se préparait à commencer le tracé. Le 23 j'atteignis le camp de McMillan, situé 10 milles à l'est de la rivière Colombie.

A partir de cette époque jusqu'à une date avancée, je m'occupai à prendre des mesures pour les approvisionnements, à examiner les différentes lignes et à explorer le pays. Le 28 d'octobre, je me dirigeai vers l'est à travers les montagnes Rocheuses, je rencontrai Hurd près du sommet sur la rivière de l'Arc et trouvai Davis à l'œuvre à environ 40 milles à l'est du sommet. Huson avait quitté les montagnes pour l'hiver et était allé à Padmore. Je partis pour Winnipeg par la route de Calgarry et l'extrémité de la voie, et j'arrivai au terme de mon voyage le 24 novembre.

Résultats généraux.

Comme résultat général des travaux à venir jusqu'au 5 novembre, époque à laquelle je quittai Padmore, situé à la base orientale des montagnes Rocheuses, je puis dire que le tracé avait été achevé depuis le sommet de ces montagnes en allant vers l'est, le long du creek du Bain et de la rivière de l'Arc, sur une distance de quarante milles, et aussi à partir du sommet dans une direction ouest, en suivant le bras de la rivière du Cheval-qui-Rue, distance de 8 milles—cette dernière section comprenant les travaux les plus difficiles.

A partir de l'extrémité de ce tracé un arpentage préliminaire a été fait sur un parcours d'environ 11 milles, aboutissant à la vallée de la rivière du Cheval qui-Rue. La ligne suit cette vallée la distance de 12 milles jusqu'à l'endroit où commence l'arpentage de McMillan, et comme les travaux sont faciles sur cette section et qu'on n'y rencontre pas de difficultés sous le rapport des pentes ni à l'égard des courbes, aucun arpentage pratique n'a encore été fait. La ligne McMillan, à partir du coude de la rivière aux Mûres (*Blackberry River*) dans la vallée de la Colombie—environ 27½ milles—n'est qu'un tracé d'essai; elle sera tirée de nouveau et grandement améliorée.

A partir de la première traverse de la rivière Colombie, la ligne pénètre dans la chaîne de Selkirk par la voie du creek du Castor, qu'elle suit dans une direction sud pendant environ 16 milles; de là elle se dirige vers l'ouest en remontant une branche du même creek l'espace de quatre a cinq milles; de là elle franchit le point de partage dans une direction sud-ouest en se continuant l'espace de 3 milles jusqu'à la fourche est de l'Illle-cille-want; de là elle descend par la fourche est de l'Ille-cille-want jusqu'au cours d'eau principal, qu'elle suit jusqu'à la deuxième traverse de la rivière Colombie, vis-à-vis la passe de l'Aigle.

Les 40 milles de ligne tracés à partir du sommet des montagnes Rocheuses en allant vers l'est sont très faciles à faire; les pentes sont douces et l'alignement est bon. L'inclinaison à partir du sommet en allant vers l'est est de 75 pieds par mille pour les premiers cinq milles, et pour le reste de la distance la pente la plus raide est de 37 pieds par mille; et bien que les arpentages à l'est de Fort-Calgarry ne soient pas encore achevés, j'ai lieu de croire que les plus fortes pentes peuvent être limitées aux chiffres que je viens de citer.

Depuis le sommet des montagnes Rocheuses en descendant vers l'ouest jusqu'à la vallée de la Colombie, il serait possible de trouver une pente maxima de 90 pieds par mille, mais cela nécessiterait des courbes excessives, une forte augmentation de la distance et du coût, et le double de temps pour la construction ; et vu qu'il faudra toujours des locomotives auxiliaires, j'ai cru qu'il valait mieux adopter une pente plus raide et plus courte, et une ligne praticable qui fût en même temps la plus courte. Cette section de la ligne, telle que tracée, nécessitera des travaux très considérables que l'on ne saurait éviter, mais elle est très directe, et les pentes (116 pieds par mille) sont comprises dans une distance comparativement courte.

A cause de la brièveté de la saison, des difficultés et des retards éprouvés pour se rendre sur les lieux, de la hauteur de l'eau dans les ruisseaux des montagnes, et de l'énorme somme de travail qu'il a fallu faire pour se frayer des routes, on n'a pas encore pu faire d'arpentage pratique à travers la chaîne de Selkirk.

Néanmoins, j'ai examiné la ligne à fond et me suis assuré des hauteurs au moyen d'observations barométriques réitérées qui ont été soigneusement vérifiées, et je crois pouvoir dire en toute sûreté que cette chaîne peut être franchie par une ligne dont les plus fortes pentes seront de 105·6 par mille ; mais dans ce cas-ci comme dans l'autre je recommanderais d'adopter des pentes de 116 pieds par mille afin d'éviter quelques endroits où de dangereuses avalanches sont à craindre.

Les travaux pour franchir la chaîne de Selkirk seront très difficiles et très dispendieux, mais je crois que l'augmentation du coût sera pleinement justifiée par la grande économie de distance et des frais d'exploitation.

D'après ce que j'ai vu de la ligne entre la chaîne de Selkirk et Kamloops, j'ai l'assurance qu'on peut s'attendre à des pentes qui n'excéderont pas 52·8, ou tout au plus 60 pieds par mille. Les fortes pentes de la région des montagnes—pentes qui n'excéderont nulle part celles du chemin de fer *Pacific Central*—seront groupées dans trois courtes sections ; l'une à partir du sommet des montagnes Rocheuses en descendant vers la rivière Colombie, 20 milles ; une autre de 20 milles en montant le versant est des montagnes de Selkirk, et une troisième également de 20 milles en descendant le versant ouest de ces montagnes, vers la deuxième traverse de la rivière Colombie. Sur le sommet de la chaîne de Selkirk, entre les rampes et les pentes, il y a un espace comparativement de niveau et d'environ trois quarts de mille, admirablement adapté aux besoins d'une station pour la conduite des trains.

Les avantages économiques de la réunion des pentes raides aux endroits où il faudra des locomotives auxiliaires sont trop évidents pour avoir besoin de commentaires spéciaux, mais je puis dire que sous ce rapport le chemin de fer Canadien du Pacifique soutiendra très favorablement la comparaison avec aucun des autres chemins du Pacifique. J'ajouterai que sur le Pacifique du Nord on rencontre des pentes qui ont jusqu'à 128 à 130 pieds par mille.

Les arpentages à partir du sommet des Montagnes-Rocheuses en allant vers l'est jusqu'à Fort Calgary seront probablement achevés pendant le présent mois. L'élévation de la ligne au sommet des montagnes rocheuses n'excède pas 5,500 pds au-dessus du niveau de la mer, et au sommet de la chaîne de Selkirk elle ne dépasse pas 4,500 pieds.

Avec le présent sont soumis les plans et profils suivants, savoir :—

Plan (n° 1) et profil (n° 1 A et 1 B) du tracé à partir des montagnes Rocheuses en allant vers l'est.........	40	milles.
Plan (n° 2) et profil (n° 2) à partir du sommet des montagnes Rocheuses en allant vers l'ouest.........	8¼	"
Profil (n° 3), ligne préliminaire sur la rivière du Cheval-qui-Rue...	11	"
Plan (n° 3) et profil (n° 4), tracé d'essai depuis le coude de la rivière du Cheval-qui-Rue jusqu'à la rivière Colombie..	27½	"

Votre dévoué,

A. B. ROGERS, *ingénieur pour la division des montagnes, C.C.P.*

A W. C. VAN HORNE, écr., gérant général du C.C.P.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
MONTRÉAL, 21 février 1883.

MONSIEUR,—J'ai reçu ordre du conseil des directeurs de soumettre le mémoire suivant concernant l'avancement des travaux de construction du chemin de fer canadien du Pacifique.

Il a été impossible jusqu'ici de faire avancer rapidement les travaux de la division de l'Est, vu que le pays est accidenté, qu'il est difficile d'y avoir accès, et qu'il a fallu consacrer beaucoup de temps aux arpentages; mais la voie est maintenant posée sur la ligne-mère, depuis Callander en allant vers l'ouest jusqu'à la rivière à l'Esturgeon—distance de 40 milles. Le dressement de la plateforme est presque achevé sur une distance additionnelle de 20 milles, et il est bien avancé sur une autre section de 10 milles. Plus loin on a fait beaucoup de travaux de déblaiement et de construction de route; 2,300 hommes et 173 attelages sont actuellement employés à ces travaux, et l'on espère que pendant la présente année le dressement de la plateforme sera achevé et que la voie sera posée sur un nouveau parcours de 100 milles vers l'ouest.

Sur l'embranchement d'Algoma, qui s'écarte de la ligne-mère à peu de distance à l'ouest de la rivière Wahnapitae, et de là suit une ligne très directe jusqu'à Algoma Mills, sur le lac Huron—distance d'environ 100 milles—la voie a été posée depuis Algoma en allant vers l'est, sur un parcours de 25 milles; et le dressement de la plate forme est assez avancé sur le reste de l'embranchement pour faire croire qu'il sera achevé et prêt vers la fin de la présente saison. Cet embranchement procurera une correspondance d'été avec la ligne-mère à l'ouest de la baie du Tonnerre, en attendant l'achèvement de la section du lac Supérieur; 1,050 hommes et 80 attelages sont actuellement à l'œuvre sur cet embranchement.

Pendant la dernière saison, d'actives opérations ont été commencées depuis Prince-Arthur's-Landing, sur la baie du Tonnerre, en allant vers l'est, jusqu'à la rivière Nipigon. Le dressement de la plateforme est déjà bien avancé, la voie a été posée sur un parcours de plusieurs milles, et l'on espère que vers la fin de la présente année la voie aura été posée jusqu'à un point situé presque ou tout à fait 100 milles à l'est de Prince-Arthur's Landing; 1,150 hommes et 100 attelages sont actuellement à l'œuvre sur cette section, et le nombre en sera augmenté à l'ouverture de la navigation.

Les arpentages préliminaires du reste de la ligne au nord et à l'est du lac Supérieur sont achevés et prouvent au delà de tout doute que la ligne cherchée par la compagnie tout près de la ligne nord du lac est praticable. Le tracé définitif de cette ligne avance rapidement, et l'intention de la compagnie est d'attaquer vigoureusement les travaux sur tous les points accessibles dès le commencement du printemps.

Les travaux de cette section sont en grande partie très difficiles, mais ne perdant pas de vue la valeur rivale de la ligne directe la plus courte possible; ainsi que la valeur capitalisée de l'économie des frais d'exploitation, la compagnie a ici, comme sur toutes les autres sections de sa ligne, choisi la route la plus courte possible, malgré qu'il lui ait fallu pour cela s'imposer immédiatement une grande augmentation de dépense.

Sur la division Ouest, à la fin de l'année 1881, la voie était posée sur la ligne-mère depuis Winnipeg jusqu'au creek Plat (*Flat Creek*)—maintenant la station du Lac-du-Chêne), distance de 166 milles, et le dressement de la plateforme était presque achevé sur un parcours additionnel d'environ 50 milles.

Sur l'embranchement du Sud-Ouest et de la montagne de Pembina, le dressement de la plateforme était achevé sur une distance d'environ 88 milles, et la voie posée sur 3.39 milles.

On reprit la pose de la voie en mars 1882, mais vu que la plateforme n'avait pas été complètement dressée l'année précédente, qu'il tomba beaucoup de neige au commencement du printemps, et que des inondations interrompirent la circulation pendant les mois d'avril et mai, les travaux ne purent avancer rapidement qu'à la fin de juin. A cause du retard extraordinaire du printemps et des inondations qui causèrent des embarras aux hommes et aux approvisionnements, le dressement de la plate-

forme ne fut commencé que dans la dernière semaine de mai ; depuis lors on le continua jusqu'au 13 novembre, date à laquelle la gelée y vint mettre un terme après que la plateforme eût été achevée sans interruption jusqu'à un point situé 10 milles à l'ouest de la ferme des Sauvages, au nord des buttes de Cyprès, et jusqu'à environ 50 milles de la traverse de la Saskatchewan-Sud. Plusieurs sections, donnant en tout environ 17 milles, furent aussi achevées entre ce point et la traverse de la Saskatchewan.

Depuis le commencement des travaux, dans le printemps, à aller jusqu'à la fin de juin, la voie a été posée sur un parcours de 68.89 milles de la ligne principale ; et à partir de cette date la pose de la voie a marché rapidement. A la fin de l'année, 417.91 milles de voie principale et 28.30 milles de voie d'évitement avaient été posés, ce qui amenait la ligne achevée jusqu'à un point situé 584.82 milles à l'ouest de Winnipeg, et à moins de 18 milles de l'extrémité de la plateforme achevée sur laquelle la voie sera posée à mesure que le temps le permettra dans le cours de l'hiver actuel.

On remarquera avec intérêt que malgré la rigueur supposée du climat d'hiver dans le Nord-Ouest, la pose de la voie n'a pas été interrompue de tout le mois de décembre ; pendant ce mois, la voie a été posée sur un parcours de 30.79 milles, ce qui donne une moyenne de 1.14 mille pour chaque jour de travail.

Sur l'embranchement du Sud-Ouest et de la montagne de Pembina, le dressement de la plateforme a été fait l'espace d'environ 25 milles, pendant l'année dernière, pour achever la chaussée ; et le nivellement a été fait en neuf sur une autre distance de 22 milles dans le but de faire passer la ligne à travers la ville de Morris.

La pose de la voie fut reprise le 15 août sur cet embranchement et achevée le 7 décembre ; pendant cette période, on posa la voie sur un parcours de 109 $\frac{62}{100}$ milles de la ligne principale et de 2 $\frac{19}{100}$ milles de lignes latérales.

Un embranchement de Winnipeg à Selkirk, d'une longueur de 23 milles, a été commencé tard dans la saison ; on l'achèvera et l'on y posera la voie avant la mi été prochaine.

On se propose de commencer pendant la saison actuelle une ligne de 20 milles à partir de l'embranchement du Sud-Ouest jusqu'à Emerson.

Le tracé définitif de la ligne-mère est achevé depuis le point où en est actuellement rendu le dressement de la plateforme jusqu'à Fort-Calgarry, et il est presque fini à partir de ce dernier endroit jusqu'au sommet des montagnes Rocheuses et au-delà ; et l'intention de la compagnie est de pousser sa ligne principale, pendant la présente année, la distance d'au moins 325 milles, et bien avant dans les montagnes.

Des progrès importants ont été faits dans les arpentages à l'ouest du sommet des montagnes Rocheuses, ainsi qu'indiqué par le rapport du major A. B. Rogers, ingénieur en chef pour la région des montagnes, et l'on a constaté qu'il était possible de trouver une route raisonnablement directe à travers la chaîne de Selkirk. On ne saurait estimer trop l'importance de la grande économie de distance obtenue par cette ligne qui nous donne à travers le continent une route essentiellement plus courte que celle de New-York à San-Francisco par la voie des chemins de fer *Union* et *Central Pacific*, et la certitude que cette compagnie pourra soutenir avec succès la concurrence pour le transport des marchandises et des voyageurs d'un océan à l'autre. La concentration des pentes raides dans les limites d'une distance très courte de la région des montagnes distingue encore très favorablement cette ligne des autres routes du Pacifique.

Dans la construction de ses lignes la compagnie n'a jamais perdu de vue leur exploitation économique et efficace. Sur la section de l'Est les plus fortes pentes sont de 52 $\frac{8}{10}$ pieds au mille, et à partir de Winnipeg en allant vers l'ouest jusqu'au sommet des montagnes , elles n'excéderont pas 40 pieds par mille, excepté en quelques endroits où l'on a adopté temporairement des pentes de 52 $\frac{8}{10}$ pieds par mille dans le but d'accélérer les travaux. On a évité les courbes trop brusques, et on a grand soin de s'assurer des tangentes les plus longues possibles. Les remblais ont été faits de 14 pieds de largeur au niveau de formation, et dans la prairie ils s'élèvent assez au-dessus du sol pour empêcher que la neige ne cause des embarras. Les terrassements, dans la prairie, sont en moyenne de 15,300 verges cubes par mille. Tous les

ponts à travées sont en acier ou en fer d'une force extraordinaire et reposent sur des piles et des culées de pierre, et les constructions en tout genre sont d'une qualité supérieure. Des traverses du meilleur bois qu'on a pu trouver (principalement d'épinette rouge) ont été employées à raison de 2,640 par mille, et des rails d'acier de la meilleure qualité, pesant 56 lbs par verge, ont été posées partout. Les attaches, retenues et accessoires sont de la meilleure sorte.

Le matériel roulant de la compagnie est de la première qualité sous tout rapport, et n'est surpassé par celui d'aucun chemin de fer en Amérique. Il a été beaucoup augmenté pendant l'année dernière, ainsi que l'indique le tableau suivant ; et un grand nombre de locomotives, de voitures à voyageurs et de wagons à marchandises sont actuellement en construction :—

	Ajoutes en 1882.	1er janvier 1883.
Locomotives	111	146
Voitures à voyageurs	56	87
Wagons à bagage, wagons-poste et express	18	27
Wagons-lits et wagons-palais	6	6
Voitures spéciales	3	6
Wagons fermés et wagons à bestiaux	712	1,003
Wagons plateformes	2,427	3,449
Voitures de conducteurs	70	73
Wagons à outils, de sauvetage et autres wagons auxiliaires	8	9

De grands ateliers ont été construits à Montréal pour manufacturer des locomotives et des voitures à voyageurs ; ils seront en opération au commencement du printemps. Des ateliers considérables, pour la manufacture de wagons à marchandises, ont aussi été construits et mis en opération à Perth pendant l'année dernière, et des ateliers supérieurs pour les réparations en général ont été construits et équipés à Winnipeg.

Une ligne télégraphique de première classe a été construite sur la ligne-mère et sur tous les embranchements.

Afin de donner d'amples facilités au commerce du pays, des stations ont été établies à des intervalles de 8 milles en moyenne.

Vu l'importance de l'entreprise on trouvera peut-être intéressant de consulter les tableaux ci-annexés qui ont trait aux travaux de construction de la saison dernière dans le Nord-Ouest.

On remarquera qu'en 53 jours de travail consécutifs—depuis le 20 juillet jusqu'au 20 septembre—la voie a été posée sur une distance de 165 $\frac{73}{100}$ milles de la ligne principale, et de 8 $\frac{90}{120}$ milles des lignes latérales, soit un total de 176 $\frac{63}{100}$ milles sur la ligne-mère,—ce qui donne une moyenne de 3.13 milles de voie principale pour chaque jour de travail, et, en comptant les voies d'évitement, 3.29 milles par jour.

En dernière analyse, j'ai reçu instruction de dire que d'après les renseignements qu'ils ont eu leur possession, les directeurs n'hésitent pas à déclarer que la ligne-mère sera achevée sans interruption depuis Montréal jusqu'à Kamloops, dans la Colombie-Britannique, vers la fin de l'année 1886.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

L'honorable sir CHARLES TUPPER, C.C.M.G.,

Ministre des chemins de fer et canaux.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—Division Ouest—Mémoire des travaux exécutés en 1882.

——	Quantité totale de terre remuée.	Nombre de milles de la ligne principale sur lesquels la voie a été posée.	Nombre de milles de la ligne-mère et des voies d'évitement sur lesquels les rails ont été posés.	Moyenne, par jour de trav. de milles de la ligne-mère sur lesquels la voie a été posée.	Moyenne, par jour de trav. des rails posés sur la ligne-mère et les voies d'évitement.
	Vgs. cubes.				
Ligne mère—					
Mars	....	....	....	....	....
Avril	....	....	....	....	....
Mai	52,657	....	....	....	....
Juin	738,170	68·89	70·69	....	....
Juillet	1,053,326	64·16	68·66	2·47	2·64
Août	1,387,169	85·96	91·76	3·18	3·40
Septembre	1,386,500	71·36	77·06	2·74	2·96
Octobre	1,237,847	59·45	63·35	2·29	2·44
Novembre	299,198	38·30	43·90	1·47	1·69
Décembre	1,775	29·79	30·79	1·10	1·14
Terrassement additionnel, élargis. et exhaus. des remblais après la pose de la voie	92,000	....	....	....	....
Total	6,248,642	417·91	446·21	....	....
Embranchement Sud-Ouest et de la Montagne Pembina	572,500	109·62	111·81	....	....
Embranchement de Selkirk	73,854	....	....	....	....
Terrass. addit., élarg, et exhaus. des remblais, entre Winnipeg et le Lac-du-Chêne	616,000	....	....	....	....
Voies d'évitement additionnelles à l'est du Lac-du-Chêne	....	....	26·80	....	....
Total	7,510,996	527·53	584·82	....	....

Ligne télégraphique construite avec	1 fil		181
do	do	2 fils	714½
do	do	3 fils	1½
			897 milles, soit 1,613 milles de fil télég.

Milles de clôtures (droit de passage)		$105\frac{4}{10}$
Gares et dépôts		32
Stations d'eau		18
Maisons de section		21
Stations de charbon		8
Remises à locomotives		3
Dépots portatifs, bâtiments à outils et autres		92
Nombre de traverses employées		1,548,604
Bois employé pour les ponts	pieds M de p.	3,396,285
Piles de ponts	pieds linéaires	246,169

POSE DE LA VOIE—Ligne-mère—Chemin de fer canadien du Pacifique, 1882.

Jusqu'au 30 juin	68·89	1er août	3·85	1er sept	3·35	1er oc	Dimanc.	1er n.	2·54	1 déc	2·05
Voie d'évitement	1·80	2	3·60	2	3·64	2	·72	2	2·57	2	1·17
	———	3	3·02	3	Dimanc.	3	1·78	3	2·75	3	·51
Total....	70·69	4	3·52	4	3·41	4	·68	4	1·12	4	2·01
	———	5	3·35	5	2·27	5	....	5	Dimanc.	5	....
1er juil.	2·50	6	Dimanc	6	2·35	6	1·33	6	2·65	6	....
2	Dimanc.	7	3·09	7	3·16	7	2·57	7	1·10	7	....
3	2·10	8	2·85	8	3·75	8	Dimanc.	8	1·99	8	1·86
4	2·23	9	3·11	9	3·18	9	2·90	9	·93	9	1·06
5	2·14	10	2·61	10	Dimanc.	10	2·71	10	....	10	Dimanc.
6	1·63	11	2·51	11	3·49	11	2·75	11	....	11	....
7	2·10	12	2·92	12	3·33	12	2·54	12	Dimanc.	12	·80
8	1·34	13	Dimanc.	13	2·84	13	1·57	13	·51	13	....
9	Dimanc.	14	3·37	14	3·03	14	2·73	14	1·46	14	·28
10	2·12	15	3·11	15	3·43	15	Dimanc.	15	2·10	15	·51
11	1·78	16	2·73	16	3·33	16	2·99	16	·85	16	·44
12	2·18	17	2·94	17	Dimanc.	17	3·05	17	1·02	17	·57
13	2·01	18	1·67	18	3·58	18	2·35	18	2·05	18	1·12
14	1·97	19	4·07	19	2·31	19	2·73	19	Dimanc.	19	1·78
15	2·65	20	Dimanc.	20	1·57	20	2·97	20	2·01	20	1·50
16	Dimanc.	21	3·35	21	....	21	2·52	21	2·05	21	1·52
17	2·29	22	2·95	22	2·61	22	Dimanc.	22	1·87	22	1·70
18	3·07	23	2·95	23	2·31	23	2·82	23	1·89	23	1·44
19	2·73	24	3·26	24	Dimanc.	24	2·86	24	2·01	24	1·00
20	2·85	25	3·54	25	2·42	25	2·76	25	1·70	25	1·14
21	3·01	26	3·39	26	2·24	26	3·09	26	Dimanc.	26	1·74
22	2·35	27	Dimanc.	27	2·48	27	2·54	27	·40	27	1·52
23	Dimanc.	28	3·09	28	2·75	28	1·25	28	....	28	1·31
24	3·18	29	4·05	29	2·56	29	Dimanc.	29	·74	29	1·08
25	3·18	30	3·48	30	1·97	30	2·76	30	1·99	30	1·68
26	2·01	31	3·58			31	2·48			31	Dimanc.
27	3·24			Voie latérale.	5·70			Voie latér.	5·60		
28	3·11	Voie latérale.	6·80			Voie latér.	3·90			Voie latér.	1·00
29	2·90										
30	Dimanc.										
31	3·49										
Voie latérale..	4·50										
Total...	68·66	Total...	91·76	Total...	77·06	Total	63·35	Total	43·90	Total	30·79

ANNEXE No 4.

DE LA LETTRE DE L'INGÉNIEUR EN CHEF DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, EN DATE DU 24 FÉVRIER 1883.

Numéro sept.

TARIF DES MARCHANDISES ET DES VOYAGEURS.

ARTICLES ET PRIX SPÉCIAUX.—L'agent ne fera pas payer, pour moins d'un chargement de wagon d'aucuns des articles ci-dessous mentionnés, plus qu'il ne serait demandé pour un chargement complet. Toutes les marchandises acceptées à ces prix devront être chargées et déchargées par le propriétaire.

N° 1.—Grain, produits de moulins et pommes de terre en grenier ou en sacs, par chargements de wagon n'excédant pas 20,000 lbs., pris au risque du propriétaire en ce qui concerne la diminution, excepté lorsqu'elle est due à une collision ou à un accident.

N° 2.—Fleur de farine, farine et chaux commune en barils, 90 barils ou plus.

N° 3.—Sel, ciment, chaux hydraulique, stuc et plâtre en barils, 60 barils ou plus.

N° 4.—Bois de construction, bardeaux, lattes, poteaux et perches de clôtures, poteaux de télégraphe, bois de charpente et "billots," par chargements de wagon n'excédant pas 20,000 lbs. Il sera exigé 30 pour cent de plus pour

le bois de longueur dont le transport demandera plus d'un wagon. A ces prix la compagnie ne sera pas responsable de ce qui pourra manquer sur la quantité. Pour moins d'un chargement de wagon, prix de 4e classe, d'après pesanteurs évaluées.

N° 5.—Bétail, par chargements de wagon, au risque du propriétaire ; il en sera donné reçu d'après le compte de l'expéditeur, plus ou moins.

N° 6.—Instruments d'agriculture, meubles, effets de ménage, machines, presses à foin, wagons de ferme, pompes en bois, objets en terre et en pierre, portes, châssis et jalousies, matériaux en bois brut pour voitures, tuiles pour drainage, papier goudronné, clous en barils, bois façonné non fini, lard, jambon et lard fumé, en barils, par chargements de wagon n'excédant pas 20,000 lbs., le propriétaire courant les risques de dommage ou de perte.

N° 7.—Charbon, coke, briques, sable, pierre, fer, minerai de fer, fer en gueuse, douves et fonds, écorce de tanneur, cercles, échalas à houblon, foin pressé, fer pour voies ferrées, coussinets et carvelles, os, sabots et cornes, sciure de bois et glace, par chargements de wagon n'excédant pas 20,000 lbs.

Le foin ne sera pris qu'à la convenance du chemin, et le propriétaire courra les risques du feu.

Locomotives et tenders, 35 cents par mille ; voitures à voyageurs et wagons à bagage, 15 cents par mille ; wagons à marchandises et wagons fermés, 10 cents, et wagons plate-formes, 8 cents par mille, lorsque remorqués parmi des convois de marchandises sur leurs propres roues.

TRANSPORT des marchandises—Tarif local par mille.

Distance en milles.	Marchandises.				Prix spéciaux.						
	1. Classe par 100 lbs.	2. Classe par 100 lbs.	3. Classe par 100 lbs.	4. Classe par 100 lbs.	1. Par 100 lbs	2. Par baril.	3. Par baril.	4. Par wagon	5. Par wagon	6. Par wagon	7. Par 100 lbs
	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	cts.
0 ... 5	9	7	6	5	4	10	10	5 00	7 00	7 00	3
5 ... 10	11	9	7	6	5	10	11	6 00	8 00	8 00	5
10 ... 15	13	10	8	6	5	10	13	6 50	9 00	9 00	4
15 ... 20	15	12	9	7	5	10	15	7 00	10 00	10 00	5
20 ... 25	17	14	11	8	5	10	17	8 00	11 00	12 0	5
25 ... 30	19	15	12	9	5	10	18	9 00	12 00	15 00	6
30 ... 35	21	16	13	10	6	12	19	10 00	13 00	16 00	6
35 ... 40	22	17	13	11	7	14	22	11 00	14 00	17 00	6
40 ... 45	23	18	14	12	7	14	23	12 00	15 00	18 00	6½
45 ... 50	24	19	15	12	8	16	23	12 50	16 00	19 00	7
50 ... 55	25	20	16	13	8	16	24	13 00	18 00	20 00	7
55 ... 60	26	21	16	13	8	16	25	14 00	19 50	22 00	7
60 ... 65	27	22	17	14	8	16	26	15 00	21 00	24 00	7½
65 ... 70	28	22	18	14	10	20	27	16 00	22 00	25 00	8
70 ... 75	29	23	19	15	11	22	28	17 00	23 00	26 00	8
75 ... 80	30	24	19	15	11	22	30	18 00	24 00	28 00	8
80 ... 85	31	25	20	15	12	24	32	19 00	25 00	30 00	8
85 ... 90	32	26	20	16	12½	25	34	20 00	26 00	34 00	8½
90 ... 95	33	27	21	17	13	26	35	22 00	27 00	34 00	9
95 ... 100	34	27	22	17	13	26	36	22 50	27 50	34 00	9
100 ... 105	35	28	23	18	14	28	37	23 00	28 00	35 00	10
105 ... 110	36	29	24	18	14	28	38	23 50	28 50	36 00	10
110 ... 115	37	30	25	19	14	28	39	24 00	29 00	37 00	11
115 ... 120	38	31	25	19	15	30	40	24 50	29 50	38 00	11
120 ... 125	39	32	26	20	15	30	41	25 00	30 00	39 00	11
125 ... 130	40	33	26	21	15	30	41	25 50	30 50	40 00	12
130 ... 135	41	33	27	21	16	32	42	26 00	31 00	41 00	12
135 ... 140	42	34	27	21	16	32	42	26 50	31 50	32 00	13
140 ... 145	43	35	28	22	16	32	43	27 00	32 00	43 00	13

TRANSPORT des marchandises—Tarif d'entier parcours.

Entre et	Marchandises.			Prix spéciaux.							
	1. Par 100 lbs	2. Par 100 lbs	3. Par 100 lbs	4. Par 100 lbs	1. Par 100 lbs	2. Par baril.	3. Par baril.	4. Par wagon	5. Par wagon	6. Par wagon	7. Par 100 lbs
	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	cts.
Dominion-City	3	3	2	2	2	4	9	3 00	4 00	5 00	2
* Arnaud	5	5	4	4	3	6	11	4 50	4 50	7 50	3
* Dufrost	9	8	7	6	4	8	15	7 00	8 00	10 00	4
Otterburn	10	9	8	7	5	10	15	8 50	9 50	11 50	4
Niverville	13	11	10	8	5	10	17	8 50	11 50	13 50	5
* Saint-Norbert	16	13	12	9	6	12	19	8 50	13 50	15 50	5
Saint-Boniface	18	15	13	10	7	14	19	10 50	15 50	17 50	6
* Birds-Hill	21	18	17	12	8	16	20	11 00	18 00	20 00	7
* Gonor	22	19	18	12	8	16	20	12 50	19 50	21 50	7
Selkirk	25	22	21	14	9	18	22	13 00	22 00	24 00	8

* Les prix de transport doivent être payés d'avance.

NOTE.—Les effets d'émigrants, par chargements de wagon, paieront la moitié des prix spéciaux n° 6; par quantités moindres que des chargements de wagon, ils paieront la moitié des prix de première classe.

TARIF DES VOYAGEURS.

Un tarif uniforme de trois cents par mille.

Pour les émigrants entrant dans le pays avec des billets d'entier parcours, 1½ cent par mille.

ANNEXE No 5

DE LA LETTRE DE L'INGÉNIEUR EN CHEF DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, EN DATE DU 24 FÉVRIER 1883.

Numéro neuf.

RELEVÉ DES PAIEMENTS À LA COMPAGNIE DU CHEMN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, FOURNI PAR LE DÉPARTEMENT DES FINANCES, EN DATE DU 24 FÉVRIER 1883.

LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE en compte avec le gouvernement.

COMPTE COURANT.

1882.		$ cts.	1882.		$ cts.
1er juill.	Balance.....................	780,736 09		Par déductions sur les montants payables à la compagnie ainsi qu'il suit:—	
31 déc.	Intérêt sur compte courant, depuis le 9 janvier 1882 jusqu'à ce jour......	21,989 35	7 déc.	....	22,500 00
			7 do	....	93,825 00
			12 do	....	183,675 00
			19 do	....	127,500 00
			21 do	....	72,500 00
			1883.	Par déductions (compte de l'intérêt) sur le montant payable à la compagnie ...	11,036 80
			12 fév.	Par déductions sur le montant payable à la compagnie pour solde de la balance de l'intérêt sur compte courant, jusqu'au 31 décembre 1882..............	10,952 55
			21 do	Balance..................	280,736 09
		802,725 44			802,725 44
1883. 21 fév.	Balance.....................	280,736 09			

LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE en compte avec le gouvernement, etc.—*Suite.*

COMPTE DE LA SUBVENTION.

1882.				
18 juill..	Argent payé à compte pour	20 milles,	section de la Prairie..............	200,000 00
27 do	do	20	do	200,000 00
2 août.	do	20	do	200,000 00
14 do	do	40	do	400,000 00
22 do	do	20	do	200,000 00
26 do	do	20	do	200,000 00
14 sept.	do	20	do	200,000 00
20 do	do	20	do	200,000 00
2 oct...	do	20	do	200,000 00
11 do	do	20	do	200,000 00
14 do	do	20	do	200,000 00
19 do	do	20	do	200,000 00
26 do	do	20	section du lac Supérieur..............	307,692 20
4 nov..	do	20	section de la Prairie..............	200,000 00
16 do	do	20	do	200,000 00
22 do	do	20	do	200,000 00
11 déc...	do	20	do	200,000 00
1883.				
30 janv.	do	20	do	200,000 00
16 fév...	do	20	section du lac Supérieur..............	307,692 20
				4,215,384 40

COMPTE DE L'AVANCE SUR RAILS.

1882.		$ cts.	1882.		$ cts.
1er juill.	Balance..............................	375,000 00		Remboursement par la Cie à compte du montant avancé pour des rails :—	
	Montant payé à la compagnie, pour des rails, en vertu de son contrat :—		27 juill..	....	75,000 00
			15 août.	....	93,750 00
20 do	....	375,000 00	22 do	....	75,000 00
22 do	....	300,000 00	28 do	....	11,250 00
2 août.	....	52,500 00	12 oct...	....	56,250 00
16 do	....	50,625 00	14 do	....	75,000 00
7 déc...	....	116,325 00	20 do	....	75,000 00
19 do	....	127,500 00	4 nov..	....	75,000 00
20 do	....	2,101 20	16 do	....	75,000 00
21 do	....	83,536 80	23 do	....	75,000 00
26 do	....	30,000 00	12 déc...	....	75,000 00
30 do	....	75,000 00			
			1883.		
1883.			16 fév ...	....	45,000 00
26 janv.	....	78,750 00		Balance..............................	1,116,213 00
2 fév ...	....	136,875 00			
5 do	....	59,250 00			
14 do	....	60,000 00			
		1,922,463 00			1,922,463 00
21 do	Balance..............................	1,116,213 00			

La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique en compte avec le gouvernement, etc.—*Suite.*

COMPTE DE CERTIFICATS DE CONCESSIONS DE TERRES.

1882.		$ cts.	1882.		$ cts.
	Montant payé à la compagnie conformément à son contrat :—		1er juill.	Balance..............................	2,566,800 00
				Montant reçu de la compagnie à compte de vente d'obligations :—	
18 juill..	Lors de l'achèvement de 20 milles de chemin..............	184,000 00	4 do	....	920,000 00
28 do	do 20 do .	184,000 00	1er août	....	460,000 00
2 août.	do 20 do .	184.000 00	2 do	....	460,000 00
14 do	do 40 do .	368,000 00	4 sept..	....	920,000 00
23 do	do 20 do .	184,000 00	9 do	....	920,000 00
30 do	do 20 do .	184,000 00	3 nov..	....	920,000 00
14 sept.	do 20 do .	184,000 00			
21 do	do 20 do .	184.000 00			
4 oct...	do 20 do .	184,000 00			
16 do	do 40 do .	368,000 00			
19 do	do 20 do .	184,000 00			
27 do	do 20 do .	141,537 95			
6 nov..	do 20 do .	184,000 00			
18 do	do 20 do .	184,000 00			
24 do	do 20 do .	184,000 00			
11 déc...	} .... {	325 00			
12 do		183,675 00			
1883.					
janv.	do 20 do .	184,000 00			
16 do	do 20 do .	141,537 95			
	Balance..............................	3,571,724 10			
		7,166,800 00			7,166,800 00
			21 fév ...	Balance..............................	3,571,724 10
	Montant payé à la Cie pour intérêt sur le compte ci-dessus, jusq. 31 déc. 1882 .	79,413 41			

La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, en compte courant avec le gouvernement fédéral—compte de l'intérêt.

Dr.		$ cts.	Av.		$ cts.
1882. 31 déc.	Pour intérêt à 4 pour cent par année—		1882. 31 déc.	Pour intérêt à 4 pour cent par année—	
	Sur $184,000 00 depuis le 18 juillet 1882, 166 jours.	3,347 28		Sur $2,566,800 00 depuis le 30 juin 1882, 184 jours.	51,757 93
	184,000 00 do 28 do 1882, 156 do	3,145 64		920,000 00 do 4 juil. 1882, 180 do	18,147 94
	184,000 00 do 2 août 1882, 151 do	3,044 84		460,000 00 do le 1er août 1882, 152 do	7,662 46
	368,000 00 do 14 do 1882, 139 do	5,605 69		460,000 00 do 2 do 1882, 151 do	7,612 06
	184,000 00 do 23 do 1882, 130 do	2,621 36		920,000 00 do 4 sept. 1882, 118 do	11,897 00
	184,000 00 do 30 do 1882, 123 do	2,480 23		920,000 00 do 9 do 1882, 113 do	11,392 87
	184,000 00 do 14 sept. 1882, 108 do	2,177 75		920,000 00 do 3 nov. 1882, 58 do	5,847 67
	184,000 00 do 21 do 1882, 101 do	2,036 61		$4,600,000 00	
	184,000 00 do 4 oct. 1882, 88 do	1,774 47			
	368,000 00 do 16 do 1882, 76 do	3,064 98			
	184,000 00 do 19 do 1882, 73 do	1,472 00			
	141,537 95 do 27 do 1882, 65 do	1,008 21			
	184,000 00 do 6 nov. 1882, 55 do	1,109 04			
	184,000 00 do 18 do 1882, 43 do	867 06			
	184,000 00 do 24 do 1882, 37 do	746 08			
	184,000 00 do 11 déc. 1882, 20 do	403 28			
	$3,209,537 95				
	Balance..................................	79,441 13			
		$114,317 93			$114,317 93
				Par balance rapportée........................ $79,413 41	
				Moins—Intérêt sur $280,736.09, à compter du 9 janv. 1882, 356 jours.......... .... 10,952 55	
					$68,460 86

E. et O. E.

Ottawa, 8 février 1883.

ANNEXE No 6.

DE LA LETTRE DE L'INGÉNIEUR EN CHEF DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, EN DATE DU 24 FÉVRIER 1883.

Numéro neuf.

Mémoire. OTTAWA, 24 février 1883.

Conformément à la note de M. Bradley, en date de ce jour, j'ai l'honneur de soumettre le résumé suivant du contenu des documents préparés par ce département relativement à la résolution présentée par M. Blake à la dernière session, concernant le chemin de fer canadien du Pacifique.

1. Le 7 juin 1882, M. Drinkwater, secrétaire de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, fut informé que dans le cas où la compagnie désirerait tracer un emplacement de ville aux environs d'aucune station sur une section portant un numéro pair, le ministre de l'intérieur y consensentirait, pourvu qu'il fût disposé de cet emplacement de ville de compte à demi avec le gouvernement.

2. Le 28 juin 1882, M. Drinkwater transmit au ministre de l'intérieur un tracé indiquant les terrains appartenant au gouvernement à Selkirk, sur lesquels on se proposait de prendre les matériaux nécessaires à la construction du chemin de fer canadien du Pacifique, ainsi que stipulé par la charte de la compagnie—section 9—et par l'acte des chemins de fer, disant qu'il avait reçu instruction de demander qu'il fût rendu un arrêté du Conseil autorisant la compagnie à occuper les dits terrains et d'y prendre de la terre, du gravier et de la glaise pour ces fins.

3. Le 21 juin 1882, M. Drinkwater soumit une carte indiquant le tracé du chemin de fer canadien du Pacifique entre la frontière occidentale du Manitoba et le creek de la Mâchoire-d'Orignal (*Moose Jaw Creek*) ; il informait en même temps le département que les limites des terres de la compagnie, telles que comprises par son commissaire des terres, avaient été marquées sur la carte soumise, et il demandait qu'on l'informât dans le plus bref délai possible si ces limites étaient correctes et satisfaisantes pour le département. Le 10 juillet, il renouvela sa demande par dépêche télégraphique et par lettre. Le 29 juillet, M. Drinkwater et le département s'étant verbalement entendus dans l'intervalle sur la manière dont serait définie la concession de terre le long du chemin de fer, sa demande d'approbation de la carte en question fut renouvelée, et le 1er août elle était agréée.

4. Le 24 octobre 1882, sur la recommandation du ministre de l'intérieur fut rendu un arrêté du conseil exposant :—

Que d'après les meilleurs renseignements que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique avait pu obtenir, les sections portant des numéros impairs dans la zone de 48 milles alors disponible, ne donneraient pas à la dite compagnie plus de six millions d'acres de sa concession de terre, et peut-être considérablement moins que cette quantité, et que ces représentations paraissaient bien fondées.

Que la compagnie représentait que l'immigration dans le Nord-Ouest est tellement disséminée par tout le pays qu'il deviendrait de plus en plus incertain à quels endroits elle pourrait prendre sa concession de terre une fois qu'elle l'aurait acquise, et qu'elle exprimait un vif désir de voir réserver une région sur laquelle elle pût compter sur la moitié au moins de sa concession, savoir, douze millions et demi d'acres de terre.

En présence des représentations ci-dessus, le ministre de l'intérieur recommanda que comme le désir de la compagnie était raisonnable, les sections numérotées impaires se trouvant dans l'étendue comprise entre les 52e et 54e degrés de latitude, et entre les 104e et 116e degrés de longitude, donnant approximativement environ dix-neuf millions d'acres de terre, sans compter la portion réservée pour la compagnie de la Baie-d'Hudson et les écoles, fussent réservées, pour le présent, de manière à permettre au gouvernement de donner à la compagnie la moitié de sa concession de terre. Le 30 octobre, copie de cet arrêté du conseil fut communiquée à la

compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et M. Drinkwater en accusa réception le 1er novembre.

5. Le 3 novembre 1882, fut rendu, sur la recommandation du ministre de l'intérieur, un arrêté du conseil exposant que la compagnie avait acquis, en vertu de son contrat, 6,200,804 acres de terre, dont fut déduit un cinquième, savoir, 1,240,961.40 acres; et que dans la zone du chemin de fer entre Winnipeg et Calgarry il n'y avait pas en tout plus de 5,000,000 d'acres de disponibles dans les sections numérotées impaires, ce qui laissait un déficit considérable que la compagnie suggère de combler à même les terres situées au sud de la ligne-mère du chemin de fer.

Autorisation fut en conséquence accordée à l'effet d'assigner à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, en paiement partiel du montant de la concession de terre par elle déjà acquise, les sections numérotées impaires dans l'intervalle entre la limite nord de la zone de terre réservée par arrêté du conseil pour le chemin de fer de Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba au sud, le Coteau ou les Collines de Boue (*Dirt Hill*) à l'ouest, la limite sud de la zone de la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique au nord, et la limite ouest primitive de la province du Manitoba à l'est, et contenant approximativement 2,500,000 acres,—la dite part ne devant être prise que dans les sections appartenant alors au gouvernement et restant soumise à toutes réclamations légales ou justes de la part de toutes corporations, compagnies ou personnes quelconques. Le 8 du même mois, copie de cet arrêté fut transmise à la compagnie, et le 10 et le 22 respectivement, le secrétaire de cette dernière écrivit au département pour s'opposer à la déduction de $\frac{1}{5}$ de la concession de terre, en alléguant pour raison qu'un cinquième de l'émission de 25,000,000 de piastres d'obligations garanties par des concessions de terre—la garantie alternative stipulée par l'acte du chemin de fer canadien du Pacifique—avait été déposé entre les mains du gouvernement, et prétendant que la compagnie avait droit à toutes les sections impaires disponibles, non-seulement dans le territoire couvert par l'arrêté du conseil, mais aussi dans l'étendue située entre la rivière Rouge à l'est, la frontière internationale au sud, la limite ouest primitive de la province du Manitoba à l'ouest, et la limite sud de la zone du chemin de fer canadien du Pacifique au nord, afin de combler la différence entre la superficie disponible le long de la ligne du chemin de fer. Le 13 décembre, le ministre des finances fut prié d'informer le ministre de l'intérieur, jusqu'à quel point la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique s'était prévalue des dispositions de la section 17 de l'acte 44 Vict., chap. 1, l'autorisant à émettre des obligations garanties par des concessions de terre jusqu'à concurrence de $25,000,000.

Et, en réponse, fut reçue, le lendemain, du sous-ministre des finances, une lettre exposant que la compagnie avait déposé entre les mains du gouvernement des obligations pour un montant de $5,000,000; qu'elle avait mis sur le marché pour dix autres millions de piastres de ces obligations, à 92, dont le produit entier ($9,200,000) avait été déposé entre les mains du gouvernement, et que la compagnie avait informé le département des finances, par une lettre en date du 14 novembre 1882, que $8,500,000 des $10,000,000 restant avaient été vendus a certaines personnes représentant la compagnie des terres du Nord-Ouest du Canada, et que le département des finances avait retenu et gardé un cinquième du produit des obligations qui ont été déposées au département, sur et à même les paiements faits de temps à autre à la compagnie, ainsi que prescrit par la section 18 de l'acte. Le 19 janvier 1883, l'arrêté du conseil du 3 novembre 1882 fut modifié par l'addition d'un article décrétant l'abandon par le gouvernement d'un cinquième de la terre acquise à la compagnie, et le 25 du même mois fut obtenue du conseil l'autorisation d'accorder à la compagnie toutes les sections numérotées impaires situées entre la zone de la ligne-mère du chemin de fer canadien du Pacifique et la frontière internationale, ainsi qu'entre la rivière Rouge et la limite ouest primitive de la province du Manitoba, en paiement partiel de la concession de terre à elle déjà acquise,—telle concession restant sujette à toutes réclamations légales ou équitables de la part de toutes corporations, compagnies ou personnes quelconques. Des copies de ces arrêtés furent régulièrement transmises à la compagnie.

Tel est le résumé des principaux faits mis au jour par la correspondance et les

arrêtés du conseil gardés dans les archives et de ce département et dont M. Blake a demandé la production. La réponse de ce département comprend aussi copie des divers arrêtés du conseil rendus sur la recommandation du ministre des chemins de fer et canaux, qui ont trait à la concession de terre accordée à la compagnie, et qui ont été inclus—bien qu'ils doivent faire partie de la réponse de ce dernier département —afin de mettre de la suite dans l'historique des diverses transactions et de le rendre complet. La réponse fait voir aussi qu'à la réception de chaque avis du département des chemins de fer et canaux, l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique avait certifié l'achèvement d'une section de 20 milles du dit chemin, et que la compagnie avait en conséquence droit de recevoir sa concession de terre pour ces vingt milles. Demande fut régulièrement faite dans chaque cas, par le ministre de l'intérieur, du paiement de la part proportionnelle à laquelle la compagnie avait droit dans le produit des obligations de concession de terre déposées entre les mains du gouvernement.

Respectueusement soumis,

A. M. BURGESS, *secrétaire.*

L'honorable sir CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et cananx.

RÉSOLUTION

(27 F.)

De la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 20 février 1882.—Copie des diverses communications de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique au sujet de la distribution et de la transmission des terres requises à la compagnie en vertu de son contrat avec le gouvernement.

Numéro Dix.

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR, OTTAWA, 14 mars 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer, par ordre du ministre de l'intérieur, qu'il a soigneusement pris en considération les diverses communications de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique au sujet de la distribution et de la transmission des terres acquises à la compagnie en vertu de son contrat avec le gouvernement.

Dans une lettre en date du 13 janvier dernier, la compagnie résume comme suit les demandes contenues dans ces communications, savoir :—

1. Pour la situation topographique et la transmission des terres déjà acquises dans les zones du chemin de fer le long de la ligne-mère et le long des deux embranchements tracés au sud de cette ligne, s'étendant vers l'ouest à partir de Winnipeg et comprenant tous les lots numérotés impairs raisonnablement propres à la colonisation, jusqu'à une distance suffisante, le long de ces deux zones de chemin de fer, pour compléter la quantité actuellement acquise.

2. Que le gouvernement réservera tous les lots numérotés impairs qui peuvent rester le long des embranchements à l'est du 104e parallèle, et qu'il pourra être permis à la compagnie d'en disposer avant de les avoir reçus.

3. Que le gouvernement accordera à la compagnie, pour combler en partie le déficit trouvé sur la ligne principale, une étendue de terre située dans le territoire du Nord-Ouest, au sud de l'embranchement de la Montagne-de Pembina et de l'embranchement de la Souris, et s'étendant depuis ces embranchements jusqu'à la frontière, et, dans une direction ouest, jusqu'au 104e parallèle de longitude.

La compagnie représente que 161 milles de la ligne-mère du chemin de fer ont été construits depuis Winnipeg en allant vers l'ouest; que les embranchements de la Montagne-de-Pembina et de la Souris ont été tracés, et que les cartes et les plans de ces embranchements ont été déposés au département des chemins de fer et canaux; que ces embranchements ont été tracés de bonne foi, et que la compagnie a l'intention de les construire aussitôt que les circonstances le permettront; qu'à l'heure qu'il est la compagnie consacre principalement son énergie à la construction de la ligne-

mère, mais qu'il a été décidé de construire les deux embranchements sans tarder plus qu'il ne sera nécessaire; qu'ils ont été nivelés, et que 100 milles de l'embranchement de la montagne de Pembina seront achevés à temps pour le mouvement de la récolte de la saison prochaine.

Le ministre fait remarquer que suivant le plan déposé par la compagnie, les deux embranchements mentionnés ont été tracés sur une distance de 440 milles.

Vu le fait que la quantité de terre de chemin de fer disponible dans la zone longeant la ligne-mère est insuffisante pour fournir à la compagnie ce qu'elle doit probablement en acquérir pendant la présente année, le ministre m'a donné instruction de vous dire que la terre, en tant qu'acquise à la compagnie, sera accordée non-seulement dans le zone longeant la ligne principale, mais aussi dans celle longeant les deux embranchements tracés déjà mentionnés—à mesure que leur construction avancera—jusqu'au 104e parallèle de longitude, et que nos agents des terres recevront instruction de réserver pour le présent toutes les sections numérotées impaires dans les zones que je viens de désigner. Mais je dois ajouter que la demande de la compagnie qui a pour objet d'obtenir la permission de disposer de ces sections avant qu'elles ne lui soient acquises ne peut être accordée, vu que cela serait contraire aux conditions du contrat.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. M. BURGESS, *secrétaire.*

CHARLES DRINKWATER, écr., secrétaire de la Cie du C. C. P., Montréal.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
MONTRÉAL, 22 mars 1882.

CHER MONSIEUR,—Je transmets ci-inclus copie d'une lettre de M. McTavish—le commissaire des terres—en date du 11 mars, relative à l'acquisition de sections numérotées impaires, le long de la ligne principale, pour des fins de stations. Ainsi que ce monsieur le fait remarquer, quelques-unes de ces sections ont déjà été affectées à des établissements gratuits ou de préemption, mais on ne s'est pas encore conformé aux conditions de résidence ininterrompue, imposées par la loi.

Sera-t-il possible de donner une autorisation générale permettant aux personnes qui possèdent ces sections de traiter avec la compagnie en lui transportant celles dont elle aura besoin pour des stations ou des emplacements de villes, ou bien faudra-t-il dans chaque cas soumettre une demande au département? Et puis, quant aux sections numérotées paires dont il sera besoin pour les mêmes fins et qui n'ont pas encore été prises, sera-t-il possible de nous les faire transporter soit par achat ou comme partie de la concession de terre?

Ces questions sont de la plus haute importance maintenant que nous sommes à établir nos stations le long de la ligne-mère; et je serais très heureux de savoir aussitôt que possible ce que vous en pensez.

Votre dévoué,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

LINDSAY RUSSELL, écr., département de l'intérieur.

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR, OTTAWA, 7 juin 1882.

MONSIEUR,—Relativement à l'objet de votre lettre du 22 mars, discuté par vous dans une entrevue personnelle que vous avez eue avec le ministre et dont j'ai été témoin, j'ai l'honneur,—conformément à la décision alors donnée verbalement—de dire:—

Qu'il ne s'opposera à aucun arrangement que votre compagnie pourra faire pour déterminer un colon jouissant d'un établissement gratuit à abandonner son droit à toute portion d'une section numérotée impaire dont la compagnie aura besoin pour des fins de station de chemin de fer;

Et, de plus, que dans le cas où la compagnie désirerait tracer un emplacement de ville aux environs d'aucune telle station, sur une section numérotée impaire, le ministre consent à ce que la compagnie le fasse, mais de compte à demi avec le gou-

vernement—c'est-à-dire à condition que la compagnie remette de temps à autre au gouvernement la moitié du produit net de la vente de tous les lots dans cet emplacement de ville.

Pour ce qui est particulièrement de la station projetée dans la section 22, township 10, rang 26 ouest, dans le cas où il ne serait pas fait d'inscription à cet égard, l'agent recevra instruction de réserver de l'inscription les quarts de section nord-est que vous indiquez comme vacants sur le plan par vous transmis.

J'ai, etc.,

LINDSAY RUSSELL, *sous-ministre de l'intérieur.*

C. DRINKWATER, écr., secrétaire de la Cie du C. C. P.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, MONTRÉAL, 10 juin 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 7 courant, concernant les terrains du gouvernement—sur la ligne du chemin de fer—dont il pourra être besoin pour des fins de stations ou des emplacements de villes.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

LINDSAY RUSSELL, écr., sous-ministre de l'intérieur.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, MONTREAL, 21 juin 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre ci-inclus une carte indiquant le tracé du chemin de fer canadien du Pacifique entre la limite ouest du Manitoba et le creek de la Mâchoire-d'Orignal. La limite des terres de la compagnie, ainsi qu'entendu par notre commissaire, a été indiquée sur cette carte, dont je prends la liberté de demander l'approbation.

Vu que l'on fait actuellement des inscriptions pour des terres de chemins de fer dans les limites définies sur cette carte, je serais heureux de savoir le plus tôt possible si ces limites sont correctes et satisfaisantes pour le département.

J'ai l'honneur, etc.,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

Le très honorable sir JOHN A. MACDONALD, ministre de l'intérieur.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
MONTREAL, 29 juillet 1882.

MONSIEUR,—A l'égard de ma lettre du 21 juin soumettant un plan qui indique le tracé de la ligne entre la limite ouest du Manitoba et le creek de la Mâchoire-d'Orignal, ainsi que les terres concédées à la compagnie, j'ai l'honneur de dire que la manière de définir cette concession, expliquée par vous lors de notre récente entrevue, est satisfaisante pour cette compagnie. Et j'ai l'honneur de demander qu'un plan marqué en conséquence me soit envoyé par le retour de la malle si c'est possible.

Nous attendons après ce renseignement pour publier une carte de nos ventes de terres.

Je suis, monsieur, etc.,

C. DRINKWATER, *secrétaire,*

LINDSAY RUSSELL, département de l'intérieur.

DEPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR, Ottawa, 1er août 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 29 courant. Conformément à votre demande, je vous transmets ci-inclus des plans indiquant les concessions de terres telles que disposées par vous lors de votre récente entrevue avec le ministre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

LINDSAY RUSSELL, *sous-ministre de l'intérieur.*

C. DRINKWATER, écr., secrétaire de la Cie du C. C. P.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE,
MONTRÉAL, 2 août 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 1er courant, accompagnée de cartes indiquant les terres concédées à la compagnie entre Winnipeg et le creek de la Mâchoire-d'Orignal, et pour lesquelles je vous suis bien obligé.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

LINDSAY RUSSELL, écr.,
Sous-ministre de l'intérieur,

RAPPORT *d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Honneur le délégué de Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 24 octobre* 1882.

Vu le rapport du ministre de l'intérieur, en date du 23 octobre 1882, exposant :

Que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a représenté que d'après les meilleurs renseignements qu'elle peut obtenir, les sections numérotées impaires dans la zone de 48 milles et actuellement disponibles, ne lui donneraient pas plus de six millions d'acres de concession de terre, et peut-être considérablement moins que cette quantité, laquelle représentation paraît bien fondée ;

Qu'elle dit de plus que l'immigration dans le Nord-Ouest est tellement disséminée par tout le pays qu'il deviendra de plus en plus incertain à quels endroits elle pourra prendre sa concession de terre une fois qu'elle l'aura acquise ;

Que la compagnie a exprimé un vif désir de voir réserver une région sur laquelle elle puisse compter pour au moins la moitié de sa concession, savoir, 12,500,000 acres de terre ;

Que le ministre recommande que vu que ce désir est raisonnable, les sections numérotées impaires se trouvant dans l'étendue comprise entre les 52e et 54e degrés de latitude et entre les 104e et 116e degrés de longitude, soient pour le présent réservées de la vente, de manière à permettre au gouvernement de donner à la compagnie la moitié de sa concession de terre (la quantité approximative de terre dans cette étendue moins un neuvième réservé pour la compagnie de la Baie-d'Hudson et les écoles, est d'à peu près 38,000,000 d'acres, en sorte que les sections numérotées impaires en comprendraient environ 19,000,000).

Que le ministre présume qu'en tenant compte des lacs, des rivières, des marais et des terres impropres à la colonisation, cette réserve fournira au moins la moitié des terres accordées à la compagnie en vertu de sa charte ;

Et que cette réserve devra naturellement être assujétie à toutes réclamations légales et justes d'aucunes compagnies ou personnes.

Le comité approuve le rapport ci-dessus ainsi que les recommandations qu'il renferme, et les soumet à l'approbation du gouverneur en conseil.

Pour ampliation,

JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre de l'intérieur.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
MONTRÉAL, 1er novembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 30 courant, accompagnée d'une copie de l'arrêté du conseil en date du 2 octobre, à l'effet de réserver les sections numérotées impaires dans l'étendue comprise entre les 52e et 54e degrés de latitude, et entre les 104e et 116e degrés de longitude, en vue de pouvoir fournir à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique la moitié de sa concession de terre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

A M. BURGESS, secrétaire, département de l'intérieur.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Honneur le délégué de Son Excellence le gouverneur général en conseil, le* 3 *novembre* 1882.

Vu le rapport du ministre de l'intérieur, en date du 2 novembre 1882, exposant:

Qu'il a reçu du département des chemins de fer et canaux des arrêtés du conseil et certificats, allant jusqu'au 21 octobre 1882, par lesquels on voit que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique avait droit à 6,204,807 acres de la concession de terre, comme suit, savoir:

Sur la division de l'Est, 20 milles à 9,615.35 acres par mille	192,306·00	acres.
Et sur la division du Centre, 481½ milles à 12,500 acres par mille	6,012,500·00	"
Soit 501½ milles, donnant	6,204,807·00	"
Dont il y a à déduire ⅕ en vertu du contrat, soit	1,240,961·40	"
En sorte que la compagnie aurait droit à	4,963,845·60	"

Que la compagnie insiste présentement pour que la propriété de la terre ainsi acquise par elle en vertu du contrat lui soit transmise, disant que dans la zone de 48 milles entre Winnipeg et Calgary, les sections numérotées impaires ne contiennent pas plus de 5,000,000 d'acres disponibles, et représentant de plus—avec raison—que ces sections à partir de Winnipeg jusqu'à la limite ouest du Manitoba sont en grande partie hors du contrôle du gouvernement et ne peuvent être transportées à la compagnie, et qu'en conséquence elle prétend que puisqu'elle ne peut obtenir la grandeur de terrain voulue dans la zone du chemin de fer désignée par le contrat, ce qui en manque devrait être pris à même les terres appartenant au gouvernement dans le voisinage immédiat de cette zone, suggérant en même temps que le déficit soit comblé à même les terres situées au sud de la ligne-mère du chemin de fer;

Que le ministre est d'avis que la demande de la compagnie devrait être accordée dans une certaine mesure;

Que la compagnie du chemin de fer de Colonisation du Manitoba et du Nord-Ouest s'est réservée, en vertu d'un arrêté du conseil, une zone de six milles de chaque côté de sa ligne, et qu'il y a entre la limite nord de cette zone et la limite sud de la zone de chemin de fer de la compagnie du Pacifique une étendue considérable de terre, dont les sections numérotées impaires—en tant que dévolues au gouvernement—pourraient être cédées à la dite compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique pour satisfaire en partie à la concession de terre;

Et qu'en conséquence le ministre recommande que les sections numérotées impaires dans l'intervalle entre les deux zones ci-dessus mentionnées et situées entre la limite ouest primitive de la province du Manitoba et le Coteau ou Collines de Boue (*Dirt Hills*), et de la contenance approximative de 2,500,000, soient assignées en partage à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pour acquitter en partie le montant de la concession de terre à elle déjà acquise,—le dit partage ne devant

s'appliquer qu'aux sections dont le gouvernement est actuellement saisi, et être assujéti à toutes réclamations légales ou justes de la part d'aucunes corporations, compagnies ou personnes quelconques :

Le comité approuve la recommandation qui précède et la soumet à l'approbation du gouverneur général en conseil.

Pour ampliation,

JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre de l'intérieur.

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR,
OTTAWA, 8 novembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre ci-inclus, par ordre du ministre de l'intérieur, copie d'un arrêté du conseil, approuvé le 3 courant, assignant en partage à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique les sections numérotées impaires dans l'intervalle entre la limite nord de la zone de 12 milles de la ligne du chemin de fer de Colonisation du Manitoba et du Sud-Ouest et la limite sud de la zone du chemin de fer canadien du Pacifique, contenant environ 2,500,000 acres, pour satisfaire en partie à la concession de terre déjà acquise, le dit partage ne devant s'appliquer qu'aux sections actuellement dévolues au gouvernement, et être assujéti à toutes réclamations légales ou justes de la part d'aucunes corporations, compagnies ou personnes quelconques.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

A. M. BURGESS, *secrétaire.*

CHAS. DRINKWATER, écr., secrétaire de la compagnie du C. C. P., Montréal.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
MONTREAL, 10 novembre 1882.

MONSIEUR,—Par ordre du conseil des directeurs, j'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 8 courant, accompagnée d'un arrêté du conseil rendu le 3 courant, et de dire que sur deux points cet arrêté paraît être incompatible avec ce qui a été entendu entre la compagnie et le gouvernement.

1. L'arrêté porte que la quantité de terre à laquelle la compagnie a droit est de 4,963,845.60 acres, ce à quoi il arrive en déduisant un cinquième de la quantité réellement acquise. Vous verrez par le contrat et par la charte que dans le cas où la compagnie émettrait des obligations garanties par des concessions de terre, le gouvernement consent à recevoir $5,000,000 de ces obligations en garantie de l'entretien et de l'exploitation du chemin, au lieu de retenir un cinquième de la concession de terre. La quantité à laquelle la compagnie a droit devrait par conséquent être de 6,204,807 acres.

2. Le conseil fait remarquer que les terres au sud de la zone de chemin de fer qui lui sont assignées, pour les raisons exposées dans l'arrêté, doivent être limitées à celles situées à l'ouest de l'ancienne borne du Manitoba. C'est évidemment une erreur, vu qu'il a été entendu que toutes les sections impaires dévolues au gouvernement, au sud de la frontière internationale et à l'ouest de la rivière Rouge jusqu'à la limite ouest de l'ancienne province du Manitoba, devraient être comprises dans le lot de la compagnie. Et de fait cette dernière a acquis le droit à la plus grande partie des terres à l'est de l'ancienne limite de la province, même en donnant au contrat l'interprétation la plus stricte, à raison de son embranchement du sud-ouest qui a été tracé à travers une partie des terres en question, et dont 120 milles ont déjà été construits.

J'ai en conséquence reçu instruction de vous demander d'être assez bon que d'attirer l'attention du Conseil privé sur ces points, et de faire modifier l'arrêté conformément à la situation réelle des choses en question.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

A. M. BURGESS, écr., secrétaire de l'intérieur.

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR, OTTAWA, 17 novembre 1882.

MON CHER MONSIEUR,—Je vous renvoie ci-inclus votre plan des terres de la compagnie jusqu'au troisième principal méridien avec correction des lignes extérieures certifiée par moi.

Votre très dévoué.

LINDSAY RUSSELL, *sous-ministre de l'intérieur.*

C. DRINKWATER, écr., secrétaire de la cie du C. C. P., Montréal.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
MONTREAL, 22 novembre 1882.

MONSIEUR,—Au sujet de l'arrêté du conseil assignant à cette compagnie certaines terres situées au sud de la zone du chemin de fer canadien du Pacifique, et dont copie m'a été transmise avec votre lettre du 8 courant, j'ai reçu instruction de faire remarquer que l'arrêté en question ne donne pas exactement le nombre d'acres de terre auquel la compagnie à droit à raison de la construction du chemin de fer. La direction d'un cinquième de la terre acquise paraît avoir été faite par erreur, et la compagnie a droit de recevoir à compte des 501½ milles mentionnés dans le dit arrêté du conseil, 6,204,807 acres, au lieu de 4,963,845. 60 acres, ainsi qu'il y est dit.

Par la charte de la compagnie, il est prescrit que si cette dernière n'émet pas d'obligations garanties par des concessions de terre et par des hypothèques, un cinquième des terres à elle acquises sera retenu par le gouvernement comme garantie de l'entretien et de l'exploitation du chemin de fer. Mais comme il a été émis de ces obligations, une autre garantie a été substituée à celle-là, ainsi que prescrit par la section 17 du contrat.

J'ai donc l'honneur de demander que l'arrêté du conseil soit modifié de manière à faire voir exactement le nombre d'acres de terre auquel la compagnie a droit pour les 501½ milles susdits, savoir : 6,204,807 acres.

L'arrêté du conseil prescrit de plus que certaines terres situées au sud de la zone de chemin de fer seront assignées à la compagnie afin de suppléer à ce qui manque dans la zone de 48 milles le long de la ligne-mère. Mais la désignation de ces terres ne correspond pas exactement avec ce qui a été entendu entre le président de cette compagnie et l'honorable ministre de l'intérieur. L'arrangement, tel que compris par M. Stephen, était que toutes les sections numérotées impaires entre la zone du chemin de fer et la frontière internationale, ainsi que vers l'ouest depuis la rivière Rouge jusqu'à la limite de l'ancienne province du Manitoba, placées sous le contrôle du gouvernement, devaient être transmises à la compagnie, de même que les terres situées au nord de la réserve de la compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Sud-Ouest, à l'ouest de la dite ancienne limite.

J'ai en conséquence reçu instruction de demander. respectueusement que l'arrêté du conseil ci-dessus mentionné soit modifié à cet égard, ainsi qu'au sujet du nombre d'acres acquis à la compagnie et dont j'ai parlé au commencement de cette lettre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

A. M. BURGESS, écr., secrétaire de l'intérieur.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.
MONTRÉAL, 29 novembre 1882.

MONSIEUR,—Nous avons vendu à la compagnie de terres d'Ontario et Qu'Appelle certains terrains situés dans les environs de Fort-Qu'Appelle. En faisant une liste de ces terrains notre commissaire des terres rapporte que les sections de chemin de fer nos 5 et 7, township 21, rang 13, sont revendiquées par le département des affaires des sauvages, vu que c'est là qu'ont été faits par son agent les paiements des subventions accordées aux sauvages.

On m'informe en outre que l'on n'a plus besoin de ces sections pour les fins ci-dessus, et vu qu'à proprement parler elles ne font partie d'aucune réserve des sau-

vages, j'ai reçu instruction de demander que toute prétention temporaire que le gouvernement pourrait se réserver à leur égard soit abandonnée, afin que la compagnie puisse remplir ses engagements vis-à-vis la Compagnie de Terres.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

Le très honorable sir JOHN A. MACDONALD, C.C.M.G., ministre de l'intérieur.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.

OTTAWA, 7 décembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que le 6 courant l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique a délivré un certificat—n° 19 de la section du Centre—établissant qu'un nouveau parcours de 20 milles de chemin sur la division Est, a été achevé et équipé de manière à y permettre la circulation des convois—ce qui donne, pour cette division, un total de 561 milles de chemin ainsi achevé.

La compagnie a conséquemment droit de recevoir, pour ces vingt milles, sa concession de terre au taux de 12,500 acres par mille, soit en tout 250,000 acres, moins une retenue d'un cinquième exercée en vertu du contrat.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, *secrétaire.*

LINDSAY RUSSELL, écr., sous-ministre de l'intérieur.

DEPARTEMENT DE L'INTERIEUR,

OTTAWA, 9 décembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-incluse, par l'ordre du ministre de l'intérieur, une carte indiquant, sous couleur rouge, les terrains de station du chemin de fer canadien du Pacifique, sur la commune de la Pointe Douglas, dans la cité de Winnipeg, province du Manitoba.

Ayez l'obligeance d'en accuser réception.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. M. BURGESS, *secrétaire.*

Le GENERAL VON HORNE, gérant général du C.C.P., Montréal.

DEPARTEMENT DE L'INTERIEUR, OTTAWA, 13 décembre 1882.

MONSIEUR,—Le ministre de l'intérieur m'a donné instruction de vous demander de vouloir bien informer le département jusqu'à quel point la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a profité des dispositions de la section 17 de l'acte 44 Vict., chap. 1, qui l'autorise à émettre des obligations garanties par des cessions de terre pour $25,000,000.

On présume que votre département retient un cinquième du produit de toutes ces obligations qui ont pu être déposées entre vos mains, sur et à même les paiements faits de temps à autre à la compagnie, ainsi que prescrit par la section 18 de l'acte, mais en même temps le ministre aimerait que le fait lui fût officiellement notifié.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. M. BURGESS, *secrétaire.*

A J. M. COURTNEY, écr., sous-ministre des finances.

DEPARTEMENT DES FINANCES, OTTAWA, 14 décembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 13 courant, par laquelle vous demandez d'être informé jusqu'à quel point la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique s'est prévalue des dispositions de la section 17 de l'acte 44 Vict., chap. 1, l'autorisant à émettre des obligations garanties par des concessions de terre pour $25,000,000.

En réponse, j'ai l'honneur de dire que la compagnie a déposé entre les mains du

gouvernement des obligations pour $5,000,000, et qu'elle a mis sur le marché, à 92, pour dix autres millions de piastres de ces obligations, dont le produit ($9,200,000) a été déposé entre les mains du gouvernement. J'ai été informé de plus par la compagnie, dans une lettre du 14 novembre dernier, dont je vous transmets une copie ci-incluse, que $8,500,000 des $10,000,000 restant ont été vendus à certaines personnes représentant la compagnie de terres du Nord-Ouest du Canada. Ce département a retenu et gardé un cinquième du produit des obligations qui ont été déposées entre vos mains, sur et à même les paiements faits de temps à autre à la compagnie, ainsi que prescrit par la section 18 de l'acte.

J'ai l'honneur d'être, etc..

J. M. COURTNEY, *sous ministre des finances.*

Le secrétaire du département de l'intérieur.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
OTTAWA, 10 janvier 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de représenter qu'il devient sérieusement important et d'une urgence immédiate que des mesures soient prises pour accorder des titres aux nombreuses personnes qui demandent des lots de ville et de village le long de la ligne de ce chemin de fer. Ces lots consistent en deux classes, savoir, les lots tracés sur des terres appartenant au gouvernement et à la compagnie ; et ceux qui se trouvent sur des sections numérotées impaires appartenant à la compagnie seule. La première de ces classes comprend ce qui suit, savoir:—

Régina, composée des sections 19 et 30, township 17, rang 19, 2me méridien, et des sections 24 et 25, township 17, rang 20, à l'ouest du 2e méridien.

Qu'Appelle, composée des sections 21, 22, 27 et 28, township 18, rang 14, à l'ouest du 2e méridien.

Mâchoire d'Orignal (*Moose Jaw*), composée des sections 32 et 33, township 16, rang 26, à l'ouest du 2e méridien.

Pour ce qui est de Régina, de Qu'Appelle et de Virden, je crois qu'il a déjà été convenu que le gouvernement et la compagnie partageront entre eux le produit des ventes de lots, et j'ai reçu instruction de vous suggérer qu'il en soit de même pour Mâchoire d'Orignal, vu que l'intention de la compagnie est d'en faire un point de division, et que cet endroit acquerra probablement par là quelque importance.

La vente de ces lots de ville a été confiée à quatre fidéicommissaires, qui sont MM. Richard B. Angus, Edmund B. Osler, l'honorable Donald A. Smith et William B. Scarth, et j'ai reçu instruction de suggérer que les lettres patentes pour les sections comprenant les quatre emplacements de ville ci-dessus soient émises directement en faveur de ces messieurs comme fidéicommissaires, et cette compagnie rendra compte au gouvernement du produit des ventes des sections numérotées paires ainsi transmises.

Quant à la seconde classe d'emplacements de ville ou de village tracés sur les terres de la compagnie, je dois dire qu'ils sont ainsi tracés sur les sections suivantes, savoir :—

Province du Manitoba.	Section de Sydney 5,	township 11,	rang 12,	à l'ouest du 1er méridien.	
	Sewell " 35,	" 10,	" 16,	"	
	Chater " 27,	" 10,	" 18,	"	
	Alexander " 17,	" 10,	" 21,	"	
	Lac-du-Chêne " 23,	" 9,	" 24,	"	
	Elkhorn " 3,	" 12,	" 28,	"	
	33,	" 11,	" 28,	"	
	Fleming " 3,	" 13,	" 30,	"	
	Moosomin " 33,	" 13,	" 31,	"	
	Red-Jacket " 21,	" 14,	" 32,	"	
	Wapella " 9,	" 15,	" 33,	"	

27—13

Province du Manitoba.	Burrows,	sect. 31,	township 15,	rang 1,	à l'ouest du 2e méridien.
	Whitewood,	" 7,	" 16,	" 2,	"
	Percival,	" 19,	" 16,	" 3,	"
	Broadview,	" 25,	" 16,	" 5,	"
	Summerberry,	7,	" 17,	" 8,	"

Et je dois demander que des lettres patentes soient émises en faveur de cette compagnie pour ces sections.

J'ai l'honneur, etc.,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

A l'honorable ministre de l'intérieur.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, OTTAWA, 12 janv. 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre ci-inclus des listes des terres vendues par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique en dehors de la zone de 24 milles.

Ces terres sont divisées en deux classes, savoir :—les terres vendues par erreur, et les terres vendues qui étaient supposées tomber dans les limites de la zone à cause d'une fausse interprétation de ce que l'on devait entendre par la zone de 24 milles. On comprendra mieux ce que je veux dire en jetant un coup-d'œil sur la carte ci-annexée. A l'époque de la publication de cette carte, la désignation se lisait comme transférant à la compagnie les sections numérotées impaires qui tombaient dans les limites d'un rayon de 24 milles à partir d'aucun point de la voie, et la carte fut imprimée en conséquence, indiquant comme appartenant à la compagnie les terres ombrées en rouge. Plus tard, l'arpenteur général désigna que ce que la désignation avait en vue était 24 sections en arrière du chemin, se joignant dans une direction nord et sud, ce qui met hors de la zone une quantité de sections que la compagnie considère comme sa propriété.

Je demanderais donc respectueusement au nom de la compagnie du chemin de fer, que ces terres fussent présentement transmises à la dite compagnie comme partie de sa concession de terre, et que les agents locaux du gouvernement en reçussent avis de manière à empêcher qu'ils ne vendent les lots en question.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

L. A. HAMILTON, *commissaire des terres.*

A l'honorable ministre de l'intérieur.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence l'administrateur du gouvernement en conseil, le* 19 *janvier* 1883.

Vu le rapport du ministre de l'intérieur en date du 12 janvier 1883, exposant au sujet d'un arrêté du conseil en date du 3 novembre 1882, assignant à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, pour acquitter en partie le montant de concession de terre à elle acquise en vertu de son contrat avec le gouvernement, certaines sections numérotées impaires situées au sud de la zone de 48 milles longeant la ligne principale de la compagnie—

Que la dite compagnie, par des lettres datées respectivement le 10 et le 22 du même mois, représente que l'arrêté du conseil en question ne donne pas exactement le nombre d'acres de terre auquel elle a droit, et que la déduction d'un cinquième du lot de terre y désigné ne devrait pas être faite parce que la compagnie a jugé à propos ainsi que stipulé par la section 17 de son contrat, d'émettre des obligations garanties par des concessions de terre dont ils ont déposé pour la valeur de $5,000,000 entre les mains du gouvernement comme garantie de l'entretien et de l'exploitation du chemin aux lieu et place du dit cinquième de sa concession de terre ;

Que le ministre fait remarquer qu'il a été informé par le ministre des finances que la compagnie s'est prévalue des dispositions de la section 17 de son contrat pour déposer entre les mains du gouvernement des obligations garanties par des conc-

sions de terre, jusqu'à concurrence de $5,000,000 ; qu'elle a placé sur le marché et vendu, à 92, pour dix autres millions de piastres des dites obligations, dont le produit entier ($9,200,000) a été déposé entre les mains du gouvernement, et que son département retient et garde même les paiements faits de temps à autre à la compagnie, ainsi que prescrit par la section 18 du contrat, un cinquième du produit des obligations déposées ;

Et que, dans ces circonstances, le ministre recommande que l'arrêté du conseil du 3 novembre dernier soit modifié par l'addition d'un article décrétant l'abandon par le gouvernement du cinquième de la terre acquise à la compagnie ;

Le comité approuve la recommandation qui précède et la soumet à l'approbation de Votre Excellence.

Pour ampliation,
JOHN J. McGEE,

L'honorable ministre de l'intérieur.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence l'administrateur du gouvernement en conseil, le* 23 *janvier* 1883.

Vu le rapport du ministre de l'intérieur, en date du 12 janvier 1883, exposant—au sujet de son rapport du 3 novembre dernier, fait à la demande de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et sur lequel un arrêté a été rendu le même jour par le conseil—

Que son intention avait été de représenter que vu que les sections numérotées impaires dans la zone du chemin de fer entre Winnipeg et la limite ouest du Manitoba, sont en grande partie hors du contrôle du gouvernement et ne peuvent être transmises à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, il serait raisonnable que parmi les terres devant être accordées à la dite compagnie pour suppléer à ce qui manque, fussent comprises—à cause de leur similitude, sous le rapport de la qualité et de la situation topographique, avec celles auxquelles la compagnie aurait eu droit dans la zone du chemin de fer si elles étaient demeurées sous le contrôle du gouvernement—toutes les sections de terre numérotées impaires dans la province du Manitoba entre la zone de la ligne principale du chemin de fer canadien du Pacifique et la frontière internationale, étant encore à la disposition du gouvernement ;

Et que le ministre recommande qu'en outre des terres concédées en vertu de l'arrêté du conseil ci-dessus cité, la compagnie reçoive toutes les sections numérotées impaires situées entre la zone de la ligne principale du chemin de fer canadien du Pacifique et la frontière internationale, ainsi qu'entre la rivière Rouge et l'ancienne limite de la province du Manitoba, pour acquitter en partie la concession de terre déjà acquise à la dite compagnie, telle concession restant assujétie à toutes réclamations légales ou justes de la part d'aucunes corporations, compagnies ou personnes quelconques.

Le comité approuve la recommandation qui précède et la soumet à l'approbation de Votre Excellence.

Pour ampliation,
JOHN J. McGEE.

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR, OTTAWA, 5 février 1883.

CHER MONSIEUR,—Par ordre du ministre de l'intérieur, j'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus, pour votre information, copie d'un arrêté du conseil en date du 25 janvier dernier, concédant à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique—en outre des terres concédées par l'arrêté du conseil du 3 novembre 1882—toutes les sections numérotées impaires situées entre la zone de la ligne principale du chemin de fer canadien du Pacifique et la frontière internationale, ainsi qu'entre la rivière Rouge et l'ancienne limite ouest de la province du Manitoba, pour acquitter en partie la concession de terre acquise à la dite compagnie.

J'ai, etc.,

J. R. HALL, *pour le secrétaire.*

M. CHARLES DRINKWATER, sec. de la Cie du C. C. P., Montréal.

CIE DU C. C. P., MONTRÉAL, 7 février 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 5 courant, accompagnée de copie d'un arrêté du conseil, en date du 25 janvier dernier, concernant des terres dans le Manitoba.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

A M. A. M. BURGESS, secrétaire de l'intérieur.

CIE DU C. C. P., MONTRÉAL, 12 février 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'attirer votre attention sur le fait qu'une partie du lot n° 35, dans la paroisse de Saint-Jean, Winnipeg, a été concédée en décembre dernier à un nommé Sinclair, sans aucune réserve quant au terrain occupé par le chemin de fer, bien que la ligne construite par le gouvernement et cédée à cette compagnie traverse cette section, et que le raccordement de l'ancienne ligne avec la nouvelle ligne directe construite par la compagnie se trouve aussi sur cette section.

Le conseil présume que les lettres patentes de ce terrain ont été accordées par inadvertance, puisque, à l'époque de leur émission, le gouvernement connaissait les faits ci-dessus. Il suppose qu'il n'est pas nécessaire d'entamer aucune discussion quant au droit de passage que la compagnie a acquis en partie par achat du gouvernement et partiellement occupé en vertu des dispositions de sa charte et de son contrat. Mais il serait nécessaire de prendre quelque mesure expéditive pour faire disparaître la difficulté causée par l'émission de ces lettres patentes, vu que M. Sinclair exige de la compagnie la somme de $3,600 comme indemnité pour ces droits de passage.

J'ai, en conséquence, reçu instruction de demander respectueusement que le gouvernement s'occupe de la chose au plus tôt possible et y mette ordre.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

C. DRINKWATER, *secrétaire.*

L'honorable ministre de l'intérieur.

RÉPONSE.

(27g)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 20 février 1883:—

Pour un état détaillé de toutes les sommes dépensées relativement à la commission du chemin de fer canadien du Pacifique, avec les dates et les noms des personnes payées, et les détails du service pour lequel le paiement est fait. Copie de toutes correspondances, contrats, comptes ou arrangements, non encore produits, au sujet de l'impression des témoignages ou du rapport.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN.

Faisant fonctions de secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
28 février 1883.

(Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la correspondance, etc., au sujet de la traduction, de l'impression et de la reliure du rapport de la commission des chemins de fer, ne sont pas imprimés.)

ETAT de la dépense pour la commission du chemin de fer du Pacifique, depuis le 1er juillet 1882 jusqu'à date.

Date.	A qui payé.	Service.	Montant.
1882.			$ cts.
12 sept...	A. et Geo. Holland.........	Balance pour rapport de la preuve............................	432 00
14 do ...	Samuel Keefer................	do services, frais de voyage, etc...............	6,578 00
14 do ...	Edward Miall.................	do do do	1,177 50
18 do ...	N. F. Davin..................	do do do	1,870 87
19 do .	J. C. Boyce..................	Services..	142 50
19 do ...	E. Armstrong.................	Transcription...	7 00
19 do ...	R. Brewer....................	Services..	5 00
25 do ...	J. Belford	Transcription...	15 05
26 do ...	Sandford Fleming............	Honoraires comme témoin..................................	32 00
26 do ...	A Mortimer..................	Reliure..	5 75
2 oct...	S. Stephenson et Cie........	45 vols. de la preuve.....................................	45 00
11 do ...	Juge Clarke..................	Balance pour services, frais de voyage, etc	6,267 00
19 do ...	Cie de télégraphe du Grand Nord-Onest......	Télégrammes	4 56
12 déc....	N. F. Davin..................	Termination des affaires de la commission	238 00
21 do ...	Cie d'imprim. du *Citizen*.	Annonces, décembre 1880...................................	1 26
1883.			
3 janv...	L. J. Demers et Frére......	Balance pour impression en français.......................	2,920 88
25 do ...	A. Audet.....................	Traduction en français....................................	293 75
1er fév....	do	do	450 00
			20,486 12

Bureau de l'auditeur général, Ottawa, 22 février 1883.

OTTAWA, 26 juin 1882.

MONSIEUR,—Le ministre de la justice m'a donné instruction de vous demander de faire écrire à l'auditeur général le priant d'émettre un crédit de $800 en faveur de Son Honneur le juge Clarke, de Cobourg, en sa qualité de président de la commission du chemin de fer canadien du Pacifique.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. POWER, *sous-ministre de la justice par intérim.*

A E. J. Langevin, écr., sous-secrétaire d'Etat

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ETAT.

OTTAWA, 27 juin 1882.

MONSIEUR,—A la demande de l'honorable ministre de la justice, j'ai l'honneur de vous prier d'émettre un crédit de $800 en faveur de Son Honneur le juge Clarke, de Cobourg, en sa qualité de président de la commission du chemin de fer canadien du Pacifique.

J'ai, etc.,

EDOUARD J. LANGEVIN, *sous-secrétaire d'Etat.*

A l'auditeur général du Canada.

COBOURG, 7 août 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de demander si un taux quelconque a été fixé par arrêté du conseil ou autrement pour l'indemnité aux commissaires nommés en juin 1880 aux fins de s'enquérir des faits relatifs au chemin de fer canadien du Pacifique, et, le cas échéant, de demander que la décision me soit communiquée en substance.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

GEO. M. CLARKE, *président.*

A l'honorable secrétaire d'Etat.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le* 24 *juillet* 1882.

Vu le mémoire du ministre de la justice, en date du 21 juillet 1882, recommandant que la rémunération et les frais de voyage des commissaires royaux nommés pour s'enquérir de certaines choses relatives au chemin de fer canadien du Pacifique soient fixés comme suit, savoir :—

Que le juge Clarke et S. Keefer, écr., reçoivent chacun $300 par mois, et L. Miall, écr., $3 par jour, pour leurs services comme commissaires, à partir du jour où ils ont commencé leurs travaux ;

Que pour leurs dépenses de voyages le juge Clarke et S. Keefer, écr., reçoivent chacun $3.50 pour chaque jour consacré aux affaires de la commission, avec une indemnité supplémentaire de $2.50 par jour pendant leur visite au Manitoba, et tous les prix de passage sur les chemins de fer et autres frais de route ; et que E. Miall, écr., reçoive $6 00 par jour et les prix de passage sur les chemins de fer et autres frais de route pendant sa visite au Manitoba pour les affaires de la commission, et cinquante cents pour chaque jour employé aux affaires de la dite commission à Ottawa.

Et que Nicholas Flood Davin, écr., le secrétaire de la commission, reçoive $3.50 par jour pour ses dépenses de voyage tant qu'il s'occupera des affaires de la commission, et une indemnité de $2.50 par jour avec tous les prix de passage sur chemins de fer et autres frais de route, pendant sa visite au Manitoba, pour les affaires de la commission.

Le comité soumet la recommandation qui précède à l'approbation de votre Excellence.

Pour ampliation,

JOHN J. McGEE.

L'honorable secrétaire d'Etat.

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ETAT,
OTTAWA, 11 août 1882.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous informer que Son Excellence le gouverneur général a examiné en conseil la question de la rémunération, etc., à accorder aux commissaires royaux nommés pour s'enquérir de certaines choses relatives au chemin de fer canadien du Pacifique et qu'il a plu à Son Excellence la fixer comme suit, savoir :

Que vous recevrez $300.00 par mois pour vos services comme commissaire, à partir du jour où les commissaires ont commencé leurs travaux.

Que pour vos dépenses de voyage vous toucherez $3.50 par jour tout le temps que vous vous occuperez de la commission, avec une indemnité additionnelle de $2.50 par jour pendant votre visite au Manitoba, et tous les prix du passage sur les chemins de fer et autres frais de route.

J'ai, etc.,

G. POWELL, sous-secrétaire d'Etat par intérim.

Son Honneur le juge CLARKE, Cobourg, Ont.

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ETAT,
OTTAWA, 11 août 1882.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous informer que Son Excellence le gouverneur général a examiné en conseil la question de la rémunération, etc., à accorder aux commissaires royaux nommés pour s'enquérir de certaines choses relatives au chemin de fer canadien du Pacifique, et qu'il a plu à Son Excellence la fixer comme suit, savoir :

Que vous recevrez $300.00 par mois pour vos services comme commissaire, à partir du jour où les commissaires ont commencé leurs travaux.

Que pour vos dépenses de voyage vous toucherez $3.50 par jour pour tout le temps que vous vous occuperez des affaires de la commission, avec une indemnité additionnelle de $2.50 par jour pendant votre visite au Manitoba, et tous les prix de passage sur les chemins de fer et autres frais de route.

J'ai, etc.,

G. POWELL, *sous-secrétaire d'Etat par intérim.*

SAMUEL KEEFER, écr., I.C., Brockville, Ont.

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ETAT, OTTAWA, 11 août 1882.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous informer que Son Excellence le gouverneur général a examiné en conseil la question de la rémunération, etc., à accorder aux commissaires royaux nommés pour s'enquérir de certaines choses relatives au chemin de fer canadien du Pacifique, et qu'il a plu à Son Excellence la fixer comme suit, savoir :

Que vous recevrez $3.00 par jour pour vos services comme commissaire, à partir du jour où les commissaires ont commencé leurs travaux.

Que pour vos dépenses de voyage vous toucherez $5 par jour et les prix de passage sur les chemins de fer et autres frais de route pendant votre visite au Manitoba pour les affaires de la commission, et cinquante cents pour chaque jour employé aux affaires de la dite commission à Ottawa.

G. POWELL, *sous-secrétaire d'Etat par intérim.*

E. MIALL, sous-commissaire du revenu de l'intérieur.

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ETAT, OTTAWA, 11 août 1882.

MONSIEUR,—Au sujet de la lettre à vous adressée par M. le sous-secrétaire d'Etat Langevin en date du 24 juillet 1880, j'ai reçu instruction de vous informer qu'il a plu à Son Excellence le gouverneur général en conseil ordonner que vous receviez, en votre qualité de secrétaire de la commission royale nommée pour s'enquérir de certaines choses se rattachant au chemin de fer canadien du Pacifique, $3.50 par jour pour vos dépenses de voyage pendant que vous vous occuperez des affaires de la dite commission, et une indemnité additionnelle de $2.50 par jour, avec tous les prix de passage sur les chemins de fer et autres frais de route, pendant votre visite au Manitoba pour les affaires de la commission.

J'ai, etc.,

G. POWELL, *sous-secrétaire d'Etat par intérim.*

NICHOLAS FLOOD DAVIN, écr., Toronto.

BROCKVILLE, 28 août 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre ci-inclus une copie en double d'un état du montant qui m'est dû en vertu d'un arrêté du conseil mentionné dans votre lettre du 11 courant, comme l'un des commissaires nommés pour s'enquérir de certaines choses relatives au chemin de fer canadien du Pacifique, lequel état fait voir qu'il m'est dû une balance de $6,578.

Le premier état que j'ai fourni, a été envoyé au président de la commission pour qu'il le revêtit de son certificat, et ce monsieur m'informe que cet état certifié a été transmis le 19 courant.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

SAMUEL KEEFER.

L'honorable secrétaire d'Etat.

BROCKVILLE, 18 août 1882.

Etat du montant payable, en vertu d'un arrêté du conseil, à Samuel Keefer, l'un des commissaires nommés le 16 juin 1880 pour s'enquérir de certaines choses relatives à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique.

Pour services à partir du commencement de l'ouvrage, 3 juillet 1880, jusqu'à la fin des travaux, 18 avril 1882—21½ mois à $300 par mois	$ 6,450 00
Pour dépenses de voyages (sans compter les prix de passage sur chemin de fer et les frais de route) pendant le temps employé, hors de chez moi, aux travaux de la commission—477 jours à $3.50	$ 1,669 50
Indemnité additionnelle pour la partie de son temps passé en visite au Manitoba, 53 jours à $2.50	132 50
Prix de passage sur les chemins de fer pendant le temps employé aux travaux de la commission	426 00
	$ 8,678 00
Reçu à compte par chèques contre les montants placés à la disposition de la commission	2,100 00
Balance due	$ 6,578 00

SAMUEL KEEFER.

RÉSOLUTION

(27 *h*)

De la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 20 février 1882 :—Une carte indiquant le chemin de fer canadien du Pacifique tel que tracé pour la construction entre Calander et Algoma-Mills,—191 milles.

(*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la résolution ci-dessus n'est pas imprimée.*)

CONTRATS

(27 i)

Pour le chemin de fer canadien du Pacifique, conformément à la section 19 de l'acte 37 Vic., chap. 14.

CONTRAT N° 94.

Entre Horton et fils et Sa Majesté la Reine, etc., etc.—pour la fourniture de 72 tonnes de boulous et écrous de fer destinés au chemin de fer canadien du Pacifique.

Ce CONTRAT passé et fait en triplicata, le quatrième jour de septembre, en l'année mil huit cent quatre-vingt-deux, entre Horton et fils, fabricants de boulons et de carvelles, de Darlaston et Londres, Angleterre, et Sa Majesté la reine Victoria, représentée aux présentes par l'honorable sir CHARLES TUPPER, C. C. M. G., ministre des chemins de fer et canaux (ci-après appelé le ministre), de la seconde part :

• Fait foi que Horton et fils s'engagent par les présentes et s'obligent envers Sa Majesté, ses successeurs et ayants cause, pour et en considération des conditions et stipulations ci-après mentionnées, à fabriquer, fournir et livrer à la satisfaction du ministre, en pleine et entière conformité des termes et de la véritable intention et signification du devis ci-dessous mentionné, soixante-dix tonnes de boulons devant avoir ⅞ de pouce de diamètre et 3⅞ pouces de longueur, avec têtes de champignon et cols carrés, et les écrous devant être carrés. Le fer devra être de la qualité dure et fibreuse, égal au "Best" "Best" Staffordshire, et l'ingénieur-inspecteur pourra l'accepter ou le rejeter. L'exécution et le fini devront en être parfaits, en ayant grand soin que les faces internes de la tête de l'écrou soient exactement normales à l'axe du boulon. La tête et le col du boulon devront être solides. Le filet de vis devra être du type Whitworth, de dix pas au pouce, coupé net, s'adaptant étroitement dans l'écrou et fait de manière à tenir sur toute sa longueur. Les boulons et écrous devront être chauffés et plongés dans l'huile de lin bouillie afin de les empêcher de rouiller, et emballées dans de fortes caisses cerclées de fer, chaque caisse ne devant pas contenir plus de deux quintaux. Aussi, 200 tonnes de carvelles de fer à tête barbelée de ⅝ pc. x 6. Le fer devra être de la qualité dure et fibreuse, égal au "Best," "Best" Staffordshire, et l'inspecteur-ingénieur pourra l'accepter ou le refuser. L'exécution et le fini devront en être parfaits. Les carvelles seront chauffées et plongées dans de l'huile de lin bouillie afin de les empêcher de rouiller, et emballées dans de fortes caisses cerclées de fer, chaque caisse ne devant pas contenir plus de deux quintaux. Des échantillons de ces boulons et écrous ainsi que des carvelles devront être soumis à l'ingénieur-inspecteur et approuvés par lui avant que l'ouvrage soit commencé, et le tout pourra être minutieusement inspecté n'importe en quel temps. Horton et fils en feront l'inspection gratis à bord du bâtiment d'exportation à Londres (mais ils recevront une indemnité ainsi que ci-après mentionnée si la livraison se fait à Cardiff ou à Newport), comme suit :—trente tonnes de boulons et écrous de fer vers le 15 octobre 1882 ; quarante tonnes de boulons et écrous de fer vers le 15 décembre 1882 ; quarante tonnes de carvelles de fer vers le 15 octobre 1882 ; quarante tonnes de carvelles de fer vers le 15 novembre 1882 ; quarante tonnes de carvelles de fer vers le 15 décembre 1882 ; quarante tonnes de carvelles de fer vers le 15 janvier 1883, et quarante tonnes de carvelles de fer vers le 15 février 1883.

En considération de quoi le représentant de Sa Majesté ainsi que susdit promet par les présentes et convient de payer à Horton et Fils, ou à leurs représentants légaux, la somme de douze livres pour chaque tonne des dits boulons et écrous et des dites carvelles ci-dessus mentionnés, moins une réduction de deux chelins et six deniers par tonne pour toute quantité qui pourra être embarquée à Cardiff ou à Newport, le poids des dites soixante-dix tonnes de boulons et écrous, et des dites deux cents tonnes de carvelles de fer, respectivement, étant fixé à deux mille deux cent quarante livres par tonne—le tout payable comme suit savoir :—Le prix de chaque chargement sera

payé à compte à Horton et Fils par l'intermédiaire de leur maison de banque à Londres, Angleterre, sur présentation des factures de Horton et Fils, et des connaissements de leurs envois, ainsi que des certificats d'inspection signés par l'inspecteur nommé à cette fin par le ministre.

Et il est de plus convenu que l'inspecteur qui doit être nommé à cette fin en Angleterre, par le ministre, aura plein pouvoir de rejeter aucuns des dits boulons ou écrous et aucunes des carvelles qui à son avis, ne seront pas complètement et sous tous les rapports en conformité et d'accord avec la spécification et ce contrat.

Et il est de plus convenu que, si à cause de grèves ou de circonstances extraordinaires en dehors de leur contrôle, Horton et Fils étaient incapables de compléter les dites délivrances ou aucune d'elles aux dates respectives spécifiées, un délai n'excédant pas trois mois sera accordé pour telle délivrance incomplète, et, après cela, tel autre délai seulement que le ministre pourra accorder à cet fin par écrit.

En foi de quoi les dits Horton et Fils ont apposé aux présentes leur signature et leur sceau, et le ministre y a mis sa signature et apposé son sceau, et le secrétaire du département des chemins de fer et canaux du Canada les a contresignés.

Signé, scellé et délivré par Horton et Fils, en présence de Signé H. E. B BUTLER, 3, Clements Lane, E.C.	HORTON ET FILS, [L.S.]
Signé, scellé et délivré par le ministre des chemins de fer et canaux du Canada en présence de Signé, H. A. FISSIAULT, Ottawa.	CHARLES TUPPER, *Ministre des chemins de fer et canaux.*
Contresigné par le secrétaire du département des chemins de fer et canaux du Canada.	A. P. BRADLEY, *Secrétaire.* [L.S.]

CONTRAT No 95.

Entre Bayliss, Jones et Bayliss, et Sa Majesté la Reine, etc.,—pour la fourniture de boulons et écrous et de carvelles destinés au chemin de fer canadien du Pacifique.

Ce contrat passé et fait en triplicata le cinquième jour de septembre, en l'année de Notre-Seigneur mil huit cent quatre-vingt-deux, entre Bayliss, Jones et Bayliss, fabricants de boulons et de carvelles, de Wolverhampton et Londres, Angleterre, et Sa Majesté la reine Victoria, représentée aux présentes par l'honorable sir Charles Tupper, C.C.M.G., ministre des chemins de fer et canaux du Canada (ci-après appelé le ministre), de la seconde part:

Fait foi que Bayliss, Jones et Bayliss s'engagent par les présentes et s'obligent envers Sa Majesté, ses successeurs et ayants cause, pour et en considération des conditions et stipulations ci-après mentionnées, à fabriquer, fournir et livrer, à la satisfaction du ministre, en conformité pleine et entière des termes et de la véritable intention et signification du devis ci-dessous mentionné, *quarante tonnes de boulons et écrous de fer*, les boulons devant avoir ⅝ de pouce de diamètre et 3⅝ pouces de longueur, avec têtes de champignon et cols carrés, et les écrous devant être carrés. Le fer devra être de la qualité dure et fibreuse, égal au "Best" "Best" Staffordshire, et l'ingénieur-inspecteur pourra l'accepter ou le rejeter. L'exécution et le fini devront en être parfaits, en ayant grand soin que les faces internes de la tête et de l'écrou soient exactement normales à l'axe du boulon. La tête et le col du boulon devront être solides. Le filet de vis devra être du type Whitworth, de dix pas au pouce, coupé net, s'adaptant étroitement dans l'écrou et fait de manière à tenir sur toute sa longueur. Les boulons et écrous devront être chauffés et plongés dans de l'huile de lin bouillie, afin de les empêcher de rouiller, et emballés dans de fortes caisses cerclées de fer, chaque caisse ne devant pas contenir plus de deux quintaux. Aussi *trois cent dix tonnes de carvelles de fer*, à tête barbelée, de ⅝pc. x 6. Le fer devra être de la qualité

dure et fibreuse, égal au "Best" "Best" Staffordshire, et l'inspecteur-ingénieur pourra l'accepter ou le refuser. L'exécution et le fini devront en être parfaits. Les carvelles seront chauffées et plongées dans de l'huile de lin bouillie, afin de les empêcher de rouiller, et emballées dans de fortes caisses cerclées de fer, chaque caisse ne devant pas contenir plus de deux quintaux. Des échantillons de ces boulons et écrous, ainsi que des carvelles, devront être soumis à l'ingénieur-inspecteur et approuvés par lui avant que l'ouvrage soit commencé, et le tout pourra être minutieusement inspecté n'importe en quel temps.

Bayliss, Jones et Bayliss délivreront ces boulons et écrous, etc., gratis à bord du bâtiment d'exportation à Liverpool (mais ils recevront une indemnité ainsi que mentionnée ci-après si la livraison se fait à Cardiff ou à Newport), comme suit :—quarante tonnes de boulons et écrous vers le 15 octobre 1882 ; cent dix tonnes de carvelles de fer vers le 15 octobre 1882 ; cinquante tonnes de carvelles de fer vers le 15 novembre 1882 ; cinquante tonnes de carvelles de fer vers le 15 décembre 1882 ; cinquante tonnes de carvelles de fer vers le 15 décembre 1882 ; cinquante tonnes de carvelles de fer vers le 15 février 1883, et cinquante tonnes de carvelles de fer vers le 15 février 1883.

En considération de quoi, le représentant de Sa Majesté ainsi que susdit promet par les présentes et convient de payer à Bayliss, Jones et Bayliss, ou à leurs représentants légaux, la somme de douze livres dix schelins, moins deux et demi pour cent d'escompte, pour chaque tonne des dits boulons et écrous et des dites carvelles ci-dessus mentionnés, moins une réduction de deux schelins et six deniers par tonne pour toute quantité qui pourra être embarquée à Cardiff ou à Newport, le poids des dites quarante tonnes de boulons et écrous, et des dites trois cent dix tonnes de carvelles de fer, respectivement, étant fixé à deux mille deux cent quarante livres par tonne—le tout payable comme suit, savoir :—Le prix de chaque chargement sera payé au compte de Bayliss, Jones et Bayliss, par l'intermédiaire de la maison de banque de MM. Morton, Rose et Cie, dans la cité de Londres, Angleterre, ou de l'agent financier ou autre agent du Canada à Londres, dument autorisé, sur présentation des factures de Bayliss, Jones et Bayliss, et des connaissements de leurs envois, ainsi que du certificat d'inspection signé par l'inspecteur nommé à cette fin par le ministre.

Et il est de plus convenu que l'inspecteur qui doit être nommé à cette fin en Angleterre, par le ministre, aura plein pouvoir de rejeter aucuns des dits boulons et écrous et aucunes des carvelles qui, à son avis, ne seront pas complètement et sous tous les rapports en conformité et d'accord avec la spécification et ce contrat.

Et il est de plus convenu que si à cause de grèves ou de circonstances extraordinaires en dehors de leur contrôle, Bayliss, Jones et Bayliss étaient incapables de compléter les dites délivrances ou aucunes d'elles aux dates respectives mentionnées, un délai n'excédant pas trois mois sera accordé pour telle délivrance incomplète, et après cela, tel autre délai seulement que le ministre pourra autoriser à cette fin par écrit.

En foi de quoi les dits Bayliss, Jones et Bayliss ont apposé aux présentes leur signature et leur sceau, et le ministre y a mis sa signature et apposé son sceau, et le secrétaire du département des chemins de fer et canaux du Canada les a contresignés.

Signé, scellé et délivré par Bayliss, Jones et Bayliss, en présence de FRANCIS AUGUSTUS BRIEGEL, 3, Crooked Lane, Londres.	BAYLISS, JONES et BAYLISS, (L.S.)
Signé, scellé et délivré par le ministre des chemins de fer et canaux du Canada, en présence de H. A. FISSIAULT, Ottawa.	CHARLES TUPPER, (L.S.) *Ministre des chemins de fer et canaux.*
Contresigné par le secrétaire du département des chemins de fer et canaux du Canada. A. P. BRADLEY, (L.S.) *Secrétaire.*	

CONTRAT N° 96.

Entre Guest et Cie et Sa Majesté la Reine, etc.,—pour la fourniture de rails et d'éclisses d'acier pour le chemin de fer canadien du Pacifique.

Ce contrat passé et fait en triplicata le dix-neuvième jour d'août, en l'année mil huit cent quatre-vingt-deux, entre George Thomas Clark, de Dowlais, seul fidéicommissaire nommé par le testament de feu sir John Guest, baronnet, et maintenant faisant affaires comme fabricant aux usines d'acier et de fer de Dowlais, sous le nom ou raison sociale de "Guest et compagnie" (ci-après appelée "la compagnie," et Sa Majesté la reine Victoria, représentée aux présentes par l'honorable sir Charles Tupper, C.C.M.G., ministre des chemins de fer et canaux (ci-après appelé "le ministre"), de la seconde part;

Fait foi que la compagnie, en considération des conditions et conventions ci-après mentionnées par le présent, convient avec Sa Majesté, ses successeurs et ayants cause, de fabriquer, fournir et délivrer, à la satisfaction du ministre, en conformité pleine et entière des termes et de la véritable intention et signification de la spécification ci-annexée, marquée A (qui est par le présent déclarée et convenue être partie intégrante de cette convention, et devoir être prise et lue comme y étant incorporée et qui est ci-après appelée la spécification), huit mille huit cents tonnes de rails d'acier et quatre cent quatre-vingt-dix tonnes d'éclisses d'acier du type du chemin de fer canadien du Pacifique; la dite délivrance devant en être faite gratis par la compagnie, à bord, à son quai à Cardiff, comme suit, savoir: deux mille tonnes de rails, et cent vingt tonnes d'éclisses, vers le 1er novembre 1882; deux mille tonnes de rails et cent vingt tonnes d'éclisses vers le 1er décembre 1882; deux mille tonnes de rails et cent vingt tonnes d'éclisses, vers le 1er janvier 1883; deux mille huit cents tonnes de rails et cent trente tonnes d'éclisses vers le 1er février 1883.

En considération de quoi le représentant de Sa Majesté, ainsi que susdit, s'engage par les présentes à payer à la compagnie ou à ses représentants légaux, la somme de cinq livres, un chelin et six deniers pour chaque tonne des dits rails ci-dessus mentionnés, et la somme de cinq livres, un chelin et six deniers pour chaque tonne des dites éclisses ci-dessus mentionnées, le poids des dites huit mille huit cents tonnes de rails d'acier et des dites quatre cent quatre-vingt-dix tonnes d'éclisses d'acier, respectivement, étant fixé à deux mille deux cent quarante livres par tonne—le tout payable comme suit, savoir:—Le prix de chaque cargaison sera payé à compte à la compagnie, par l'entremise de la maison de banque de MM. Morton, Rose et Cie, dans la cité de Londres, Angleterre, ou de l'agent financier ou autre agent du Canada à Londres, dûment autorisé, sur présentation des factures de la compagnie et du certificat d'inspection signé par l'inspecteur nommé à cette fin par le ministre.

Et il est de plus convenu que l'inspecteur qui doit être nommé à cette fin en Angleterre, par le ministre, aura plein pouvoir de rejeter aucuns des dits rails ou aucunes des dites éclisses qui, à son avis, ne seront pas complètement et sous tous rapports en conformité et d'accord avec la spécification et ce contrat.

Et il est de plus convenu que si, à cause de grèves ou de circonstances extraordinaires en dehors de son contrôle, la compagnie était incapable de compléter les dites délivrances ou aucune d'elles aux dates respectivement fixées, un délai n'excédant pas trois mois sera accordé pour telle délivrance incomplète, et, après cela, tel autre délai seulement que le ministre pourra allouer à cette fin par écrit.

En foi de quoi le dit George Thomas Clark, agissant au nom de la compagnie, a apposé aux présentes sa signature et son sceau, et le ministre y a mis sa signature

et a apposé son sceau, et le secrétaire du département des chemins de fer et canaux du Canada les a contresignées.

Signé, scellé et délivré par George Thomas Clark, au nom de la compagnie, en présence de
EDWARD P. T. HILLIER,
13, King's Arms Yard, Moorgate St. E.
} GEORGE T. CLARK (L.S.)

Signé, scellé et délivré par le ministre des chemins de fer et canaux du Canada, en présence de,
H. A. FISSIAULT,
Ottawa.
} CHARLES TUPPER (L. S.),
Ministre des chemins de fer et canaux.

Contresigné par Alexander Priesley Bradley, secrétaire du département des chemins de fer et canaux.
A. P. BRADLEY (L. S.)
Secrétaire

SPÉCIFICATION DU TYPE DES RAILS D'ACIER, 56 LBS PAR VERGE, ET DES ATTACHES.

Rails.

1. Les rails doivent être laminés avec soin, partout uniformes et semblables au gabarit.

2. L'acier employé pour confectionner les rails doit être de première qualité, de telle sorte qu'il produise le meilleur rail fabriqué et le mieux adapté au climat du Canada. Les bouts doivent être coupés droit et perpendiculaires à l'axe du rail. Le champignon doit être parfaitement lisse et sans aucun défaut; la semelle nette et sans barbures. Il ne faut pas essayer de remédier aux défauts dans les rails après le laminage, soit en les martelant ou en les remettant au feu; de même il ne sera pas permis de rechauffer les rails pour les couper.

Le dressement des rails doit être fait à froid par pression.

Chaque rail doit être distinctement marqué sur la tige comme suit: *C. P. R. steel*, avec le nom du fabricant et l'année.

3. Le poids du rail doit être aussi près que possible de 56 lbs par verge, et il faut prendre tous les moyens pour lui donner ce poids. Lorsque le laminage aura été commencé, et à d'autres périodes de la fabrication, dix rails parfaitement conformes à la section seront pesés, et s'ils n'ont pas le poids voulu, il faudra faire dans la section les légères modifications nécessaires pour amener le poids à 56 lbs. par verge. Aucun rail ne sera accepté s'il varie de plus d'un pour cent en plus ou en moins, du poids normal de 56 lbs. par verge, et aucun paiement ne sera fait pour un excédant de poids.

La longueur générale des rails sera de 30 pieds, mais on en acceptera une certaine quantité, n'excédant pas 10 pour cent, de longueurs moindres (28, 26 et 24 pieds), mais on n'acceptera pas de rails ayant moins de 24 pieds.

Les rails courts ne doivent pas être faits ainsi à dessein, mais doivent être coupés de ceux des rails longs dont les bouts peuvent être défectueux. La longueur des rails doit être telle que mentionnée ci-dessus, on on n'admettra aucune déviation de la longueur exacte qui soit plus de $\frac{3}{16}$ de pouce en plus ou moins; soit une variation possible entre deux rails de $\frac{3}{8}$ de pouce tout au plus, l'un pouvant être $\frac{3}{16}$ trop long et l'autre $\frac{3}{16}$ trop court.

5. Deux trous doivent être faits au foret, pour la pose des éclisses, à chaque bout du rail, des dimensions et dans les positions indiquées sur dessin, savoir, de forme oblongue, de 1 pouce à $\frac{7}{8}$ de pouce et à $2\frac{1}{2}$ et $7\frac{1}{2}$ pouces du bout du rail. Deux encoches longues de $\frac{5}{8}$ de pouce et profonde de $\frac{5}{8}$ de pouce, seront pratiquées a chaque bout du rail avec coins bien arrondis, et dans les positions indiquées par le dessin.

6. Les rails seront inspectés durant les procédés de fabrication par un ingénieur ou un agent nommé par les acheteurs. Cet officier aura le droit d'être admis dans l'usine à toute heure, et le pouvoir de rejeter tous les rails qui, dans son opinion, ne sont pas du type voulu.

Outre l'examen externe fait avec soin, les rails seront sujets aux épreuves suivantes:

On choisira un rail sur chaque 100 tonnes (ou un ou plusieurs rails pris au hasard sur le produit de l'ouvrage de chaque jour), et on l'éprouvera comme suit :—

a. Une partie du rail placée sur des supports éloignés de 3 pieds 6 pouces l'un de l'autre, doit subir sans fracture le choc d'un boulet pesant une tonne et tombant d'une hauteur de dix-huit pieds.

b. Une autre partie du rail placée sur des supports disposés de la même manière sera soumise aux coups successifs d'un boulet de trois quintaux tombant de trois, de quatre et de cinq pieds, et la flexion ne devra pas excéder $\frac{1}{8}$, $\frac{1}{4}$, et $\frac{1}{2}$ pouce respectivement.

Si le premier rail pris sur le lot de 100 tonnes ne résiste pas aux épreuves ci-dessus, le lot sera divisé par moitiés et un rail de chaque moitié (50 tonnes) éprouvé. Si ces épreuves ne réussissent pas, tout le lot doit être rejeté.

L'épreuve des poids tombant sera continuée jusqu'à ce qu'il en résulte une fracture, et les faits seront dûment consignés et rapportés.

Les épreuves se feront aux frais des fabricants. Les épreuves doivent être consignées dans un rapport signé par l'inspecteur chargé de l'acceptation et par l'agent du fabricant présent aux épreuves. Tous les rails rejetés devront être mis de côté spécialement marqués comme rejetés. Les rails acceptés seront pesés et chaque rail sera marqué.

ECLISSES.

1. Les éclisses doivent être de la même qualité d'acier doux et affiné que les rails, et elles pourront être soumises à telles épreuves que l'on exigera.

2. Il sera fourni un gabarit d'après lequel deux éclisses-échantillons seront faites, et lorsqu'elles auront été approuvées par l'ingénieur elles serviront de type pour le fini et le poids.

3. Elles doivent être longues de 20 pouces, carrées aux extrémités, parfaitement droites et lisses sur chaque face, et partout d'une coupe uniforme.

4. Quatre trous tels que désignés sur le dessin seront pratiqués au poinçon, à chaud, dans chaque éclisse. Ces trous doivent être nets et à plomb et exactement au centre de la largeur, exempts d'ébarbures de chaque côté et parfaitement corrects sous le rapport des dimensions et de la position.

5. Il faut prendre tous les moyens de faire les éclisses uniformément semblables au gabarit et exactement conformes au dessin, de sorte qu'elles s'adaptent aux rails parfaitement et sans distinction.

6. Les éclisses doivent être plongées dans une substance qui les empêchera de rouiller, et ensuite attachées par paquets de dix, en la manière usitée pour l'expédition.

THOMAS REYNOLDS,
Ingénieur-inspecteur.

3 Clements Lane, Londres, E. C.

CONTRAT N° 97.

Passé entre John McDonald et Sa Majesté la Reine, représentée par le ministre des chemins de fer et canaux du Canada—pour la construction de six bâtiments pour les voyageurs et le fret réunis, sur la 42e section du chemin de fer canadien du Pacifique.

"A"

Exhibit "A" auquel il est référé dans le contrat ci-annexé, passé le 14e jour de novembre, A. D. 1882, entre John McDonald et Sa Majesté la reine Victoria.

John McDonald.

DEVIS.

BATIMENT POUR LES VOYAGURS ET POUR LE FRET REUNIS.

1. Les matériaux servant à la charpente et à l'achèvement des murs, des cloisons, de la toiture, etc., devront être de la meilleure qualité dans l'espèce. Les bois de charpente pourront être en épinette blanche, et les ouvrages de menuiserie et le lambrissage en pin blanc. Les pièces devront être bien équarries, le bois parfaitement sain, exempt de fissure, de gros nœuds, et de tout autre défaut.

2. Les dimensions générales, la hauteur des chambres, et les dispositions intérieures, sont indiquées sur les plans.

3. Les pièces de fondation des bâtiments et plateformes seront en cèdre ou en épinette rouge, bien appuyées, et on fera les excavations et les nivellements nécessaires pour cette fin.

4. La charpente consistera dans une sole et une sablière de 6 pouces sur 4, assemblées à mi-bois aux angles et chevillées. On mettra des poteaux de 6 pouces sur 6 à chacun des angles du bâtiment, de chaque côté des portes et fenêtres et sous les alléges. D'autres poteaux de 6 pouces sur 4 seront placés dans les intervalles à des distances d'au plus 4 pieds. Les poteaux, de 6 pouces sur 2, seront placés à environ 2 pieds 6 pouces, et bien cloués aux autres. Les murs extérieurs auront les bois de colombage nécessaires au lattis. Le tout devra être convenablement disposé pour les portes et les fenêtres.

5. Les murs extérieurs du bâtiment seront recouverts de planches de pin d'un pouche d'épaisseur, de qualité marchande, larges de 9 pouces, assez longues pour aller du bord inférieur de la sablière au bord inférieur du toit, et bien clouées avec des clous découpés à froid de 3 pouces de long.

6. Après que les planches auront été clouées, les joints seront recouverts avec des tringles de pin de première qualité, de trois pouces sur un, de la longueur des planches, et clouées avec des clous découpés à froid, de 2½ pouces.

7. Le toit sera construit de la manière indiquée, les chevrons de 9 x 2, placés à 2 pieds 6 pouces d'axe en axe, et joints par un entrait de 6 x 2. Les chevrons projetteront de 6 pieds des murs du bâtiment.

8. La projecture du toit sera soutenue par de fortes colonnes en pin, d'une seule pièce de 6 pouces sur 6, avec moulure aux extrémités, et solidement chevillées aux poteaux du bâtiment avec des chevilles de 3½ pc.

Les chevrons seront recouverts de planches embouvetées, d'un pouce d'épaisseur, en pin ou en épinette blanche, larges d'au plus 9 pouces, posées plein sur joint quand la chose sera possible, et bien clouées avec des clous découpés à froid de 3 pouces, dont trois de chaque côté pour chaque travée.

10. Les planches du toit seront recouvertes de bardeaux en cèdre ou en pin de première qualité, posés sur une couche de mortier, ne débordant pas plus de 4 pouces, bien cloués aux planches à environ 6 pouces au-dessus du joint.

11. Le toit se terminera par deux planches de 6 pouces de large faisant angle, et sur leur joint sera posé une lierne de 2½ pouces de diamètre.

12. La saillie du toit sera recouverte en dessous en planches de pin d'un pouce, bien séchées, rabotées, rainurées et bouvetées, et larges d'au plus 4 pouces. L'extrémité des chevrons et des planches du toit se terminera en corniches de cloisonnage, avec un soliveau de face débordant, tel qu'indiqué sur le plan.

13. Les solives des planchers seront en madriers de 12 pouces sur 3, et placées à 18 pouces d'axe en axe, jointes par deux poutres traversières d'un pouce sur 3. Les solives dans les bureaux et salles d'attente seront recouvertes d'un double plancher. Le premier sera de planches d'un pouce clouées de forts clous coupés de 3 pouces ; le second, cloué par-dessus le premier avec des clous coupés de 4 pouces, aura 1½ pouce, et sera raboté, rainuré et bouveté. Le bureau et la salle d'attente auront un entre-plancher. Les tringles seront de 1 pc. x 1½ bien clouées, recouvertes d'un plancher grossier, sur lequel sera posée une bonne bonne couche de mortier. Le plancher du second étage sera de 1½ pce., dressé, rainuré, bouveté et bien cloué.

14. Le mur de refend, entre la chambre aux bagages et le bureau sera en bois de colombage de 2 sur 6. Les autres cloisons seront placées tel qu'indiqué aux

plans : bois de colombage de 2 pcs sur 4 posés à 16 pouces d'axe en axe. Les poteaux pour les montants des portes et les angles sortants auront 4 pouces ou seront doubles.

15. Les cadres des fenêtres et des portes, et le faîte de la base et le lambris d'appui affleureront l'enduit ; et tous les angles seront quarderonnés.

16. Les fenêtres auront un double cadre, des montants à poulies de 1½ pouce d'épaisseur, des croisées de 2 pouces d'épaisseur, et renvoi d'eau, une seule étant mobile, fournie de poulies, cordes et poids, et les attaches nécessaires ; elles auront une boiserie en dedans et en dehors, et des vasistas aux endroits indiqués sur le plan. Les vitres des fenêtres et dormants de croisée seront de 21 oz. et de la fabrique Chance's Smetwick. (Toutes les vitres seront de 12 x 16 pcs.)

17. Les portes extérieures des salles d'attente seront, telles qu'indiquées au plan, en planches de pin de deux pouces, avec panneaux et moulures, et munies de fortes pentures et de loquets et serrures acceptés. Les portes intérieures auront 1¾ pouce d'épaisseur, assemblées à panneaux et moulures, et munies de toutes les pentures et serrures nécessaires. Les portes du second étage, aux endroits indiqués sur le plan, devront être vitrées. Les portes des salles du fret seront en pin sec de 2 pouces, avec deux épaisseurs d'assemblage à rainure et à languette, placées diagonalement et bien liées ; elles glisseront sur des galets du centre vers les côtés, où elles seront reçues dans un encadrement intérieur et seront pourvues de galets, fermetures et serrures.

18. Les murs des salles d'attente, bureaux, chambre aux bagages et cabinets, auront jusqu'à la hauteur de quatre pieds un doublage en planches de pin rabotées, embouvetées et quarderonnéees, placées verticalement et sans ornements au sommet. Le mur, en dessous du doublage, aura un enduit.

19. Les plafonds, les murs et les cloisons dans le bureau, les salles d'attente, les chambres aux bagages, le passage et les chambres du second étage et les cabinets seront lattés, plein sur joint, avec des lattes solides et de bonne qualité, le tout couvert de trois enduits, dont le premier contenant assez de poil pour bien adhérer. Le mortier sera fait de chaux nouvelle et d'un sable gros mais net, qui devra avoir été accepté auparavant.

20. L'intérieur de la salle du fret sera doublé de planches de pin épaisses d'un pouce et larges de 9, iusqu'à une auteur de 8 pieds 6 pcs du plancher. Le tout sera bien fixé avec des clous coupés de 3 pouces aux poteaux, et le plancher sera en bonnes planches saines de 3 pouces, bien fixées aux solives par des clous coupés de 6 pouces.

21. Il devra y avoir un cabinet d'aisance dit "Moulds," construit d'après un plan approuvé, et placé dans un endroit qui sera indiqué. Le siège de ce cabinet sera en la forme ordinaire, et aura un couvercle assujéti en arrière par deux pentures.

22. De fortes plateformes en madriers de 3 pcs seront construites aux endroits indiqués pour porter des cheminées qui seront faites en briques de première qualité et se termineront au sommet de la manière indiquée aux plans.

23. Toute la boiserie, intérieure et extérieure, à l'exception des bardeaux, devra recevoir quatre couches, à part de la laque sur les nœuds, de peinture anti-corrosive à l'huile de lin de première qualité, de couleur pâle et d'après indication. Les bardeaux recevront deux couches de peinture anti-corrosive à l'huile de lin, couleur d'ardoise d'après indication.

24. Les plateformes auront les dimensions indiquées au plan, et seront posées, sur des poutres, et des solives aplanies, en cèdre ou en épinette rouge, tel qu'indiqué, le tout planchéié en travers de bons madriers de 2 pouces, l'extrémité, près de la voie, devant être de niveau avec la surface des lisses, et la plateforme ayant une inclinaison de quatre pouces, en montant, de ce point au plancher de la salle d'attente, avec lequel elle sera aussi de niveau. En face de la salle du fret, on construira une plateforme pour le fret, de 8 pieds de large et de 3 pieds 9 pouces au-dessus du niveau des lisses, tel qu'indiqué.

25. Ce devis, ainsi que le plan indiqué, seront considérés comme donnant une idée générale des ouvrages requis, et toute omission dans l'un ou l'autre ne devra pas être considérée comme invalidant le contrat, et les soumissionnaires doivent tout inclure dans leurs soumissions, les choses mentionnées et celles qui ne le seraient pas,

attendu qu'ils devront compléter l'ouvrage selon la véritable intention et signification de ce plan et devis pour les plans stipulés au contrat.

26. L'entrepreneur devra de temps à autre prendre à ses frais des assurances contre le feu et transporter les polices au ministre des chemins de fer et des canaux, au montant des sommes qui auront été avancées sur les travaux.

27. L'entrepreneur devra trouver les matériaux et la main-d'œuvre et construire les bâtiments pour le prix stipulé au contrat; il commencera les opérations aussitôt après la signature du contrat, et les poursuivra de façon à assurer leur achèvement et à pouvoir les livrer au temps spécifié dans la soumission.

28. Nulle soumission ne sera reçue si elle n'est accompagnée d'un chèque de banque accepté de *deux cents piastres*, lequel sera confisqué si le soumissionaire refuse ou néglige de passer contrat, lorsqu'il y sera appelé, pour les prix mentionnés dans la soumission. Dans le cas où une soumission ne sera pas acceptée, le chèque sera remis.

29. Pour le fidèle accomplissement du contrat, une garantie satisfaisante sera exigée, soit sous forme de dépôt d'argent, soit son équivalent en effets publics, bons municipaux, actions de banque, représentant environ cinq pour cent de la somme ronde spécifiée au contrat, dont la somme transmise avec la soumission sera censée faire partie.

30. L'entrepreneur devra signer un contrat comprenant cette spécification et les autres clauses ordinaires.

31. Les paiements se feront à mesure que l'ouvrage avancera, sur certificat de l'ingénieur, moins une retenue de 10 pour cent, jusqu'à la pleine et entière exécution du contrat.

32. Le gouvernement ne s'engage à accepter ni la plus haute ni la plus basse soumission.

COLLINGWOOD SCHREIBER, *ingénieur en chef.*

BUREAU DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
OTTAWA, 29 août 1881.

Un cabinet d'aisances, de 10 x 10 pds. sur le plancher, avec murs de 8 pds. et toit goudronné, devra être construit dans le voisinage de la station, à l'endroit indiqué par l'ingénieur. La construction sera en charpente, lambrissée, couverte en bardeau et peinturée en dehors de la même manière que le bâtiment de station. De larges ventilateurs devront être posés dans le toit. Un châssis vîtré, de 2 pds. 6 pcs. x 2 pds. devra être posé dans chaque pignon. Le bâtiment sera divisé par un passage, et il y aura d'un côté trois cabinets d'aisances et de l'autre trois urinoirs. La cloison aura 7 pieds de hauteur; elle sera en planche embouvetée et se terminera par un couronnement à moulure. Les portes des cabinets auront des pentures et des fermetures convenables. Chaque cabinet aura des marches et des siéges convenables. Les urinoirs seront séparés par des planches et auront des tuyaux convenables. Une fosse d'aisance convenable devra être creusée et revêtue de madriers de 2 pouces.

Un prix distinct devra être établi pour ce bâtiment, dans les soumissions.

"B"

SOUMISSION POUR BATIMENTS DE STATION.—CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Le soussigné est prêt à construire six bâtiments pour les voyageurs et le fret réunis, sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, aux endroits suivants, savoir :—Rossland, Cormac, Summit, Gilbert, Vermillon et la Rivière-de-l'Aigle, pour la somme de trois mille huit cent soixante-dix piastres chacune, et de quatre-vingts piastres pour chacune des dépendances, faisant en tout la somme de vingt-trois mille sept cent piastres, et de les achever conformément aux plans et devis, le ou avant le premier jour d'octobre A.D. 1883.

Veuillez trouver ci-inclus un chèque pour $1,185.

Ceci est l'exhibit "B" dont il est parlé dans le contrat passé entre John McDonald et Sa Majesté la reine Victoria.

JOHN McDONALD.

A J. E. W. Caddy, écr., ingénieur local, Portage-du-Rat.

Ce contrat passé et fait en triplicata, le quatorzième jour de novembre, en l'année de Notre Seigneur mil huit cent quatre-vingt-deux, entre John McDonald, du village de Prince-Arthur's-Landing, dans le district de la Baie-du-Tonnerre, entrepreneur, partie de la première part; et Sa Majesté la reine Victoria, représentée aux présentes par le ministre des chemins de fer et canaux du Canada, partie de la seconde part;

Fait foi que la partie de la première part s'engage par les présentes et s'oblige vis-à-vis et en faveur de Sa Majesté, ses héritiers et successeurs, pour et en considération des stipulations, conditions et conventions ci-après mentionnées, à fournir tout le bois de construction, le bois de service, la main-d'œuvre, les outils, les instruments et les matériaux nécessaires, et à construire, achever et finir sous tout rapport, à la satisfaction du dit ministre, d'une bonne et solide manière, selon les principes de l'art et la véritable intention et signification du devis ci-annexé et signé *ne varietur* par les parties aux présentes, et conformément aux plans aussi signés, demeurés aux archives du département des travaux publics, où ils peuvent être consultés;

Six batiments pour les voyageurs et le fret réunis, aux stations mentionnés dans le plan ci-annexé, savoir:—Rossland, Cormac, Summit, Gilbert, Vermillon et la Rivière-de-l'Aigle, qui toutes se trouvent sur la section "B" de la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, entre Prince-Arthur's-Landing et Winnipeg,—le tout devant être achevé et fini, et prêt sous tout rapport, le ou avant le premier jour d'octobre mil huit cent quatre-vingt-trois.

En considération de quoi, Sa Majesté la reine Victoria, représentée par le dit ministre ainsi que susdit, promet par les présentes et convient de payer à la partie de la première part, ou aux héritiers, ayants cause ou représentants légaux de la dite partie de la première part (conformément aux dispositions de l'acte 31 Vict., chap. 12), ce qui suit, savoir:—

Pour chacun des dits six bâtiments pour les voyageurs et le fret réunis, trois mille huit cent soixante-dix piastres, et pour chaque cabinet d'aisances quatre-vingts piastres, faisant en tout la somme de vingt-trois mille sept cents piastres.

Et la dite partie de la première part, et Sa Majesté, représentée ainsi que susdit, déclarent, stipulent et conviennent que le dit contrat sera et est en outre fait et passé entre la dite partie de la première part et Sa dite Majesté, représentée ainsi que susdit, sous les conditions, stipulations et conventions expresses suivantes, savoir: —La partie de la première part devra veiller à ce que les dits batiments soient correctement et convenablement tracés avant d'en commencer la construction, et sera tenue de réparer toute erreur à ses frais de dépens.

Premièrement.—Des paiements sur le prix ci-haut mentionné seront faits à la partie de la première part après que l'évaluation de l'officier contrôleur aura été reçue par le ministre, telle évaluation devant indiquer la somme de travaux exécutés au gré du dit ministre, ou de son successeur, ou de la personne ayant le contrôle des travaux, dans le cours du mois alors expiré; mais il sera néanmoins loisible à Sa Majesté de retenir dix pour cent de la somme des différentes évaluations jusqu'au parfait achèvement des travaux et jusqu'à leur acceptation par le ministre, lesquels dix pour cent ainsi retenus seront remis en même temps que se fera le dernier versement, c'est-à-dire après que l'officier contrôleur aura transmis au ministre sa dernière évaluation des travaux exécutés, et des matériaux fournis, en vertu du présent contrat, et de son certificat attestant que les travaux sont dûment terminés, si le ministre se trouve les avoir alors acceptés; et pour faire sa dernière évaluation, l'officier ne sera pas tenu de se guider sur les évaluations précédentes, qui ne seront reconnues que comme approximatives.

Deuxièmement.—Si, d'après le rapport du contrôleur employé par le ministre, il est démontré que les travaux n'ont pas progressé de manière à assurer leur achève-

ment dans la période prescrite, ou si la partie de la première part persiste dans une voie quelconque qui enfreint les dispositions du présent contrat, il sera loisible à Sa Majesté, par l'intermédiaire du ministre susdit ou de ses successeurs en office, sans avis ou protêt préalable, et sans recourir à aucune action en justice, d'ôter l'entreprise en tout ou en partie à la partie de la première part, et de la donner à un autre ou à d'autres entrepreneurs, sans publier d'avis demandant des soumissions, ou d'envoyer un nombre additionnel de travailleurs, et de se procurer les matériaux, outils ou autres choses nécessaires aux frais de la partie de la première part; et dans l'un et l'autre cas, la partie de la première part sera responsable des dommages subis, et du surcroît de dépense encourue par suite de tel manquement aux conditions du présent; et dans tels cas elle cessera d'avoir droit à tous les deniers qui pourraient lui être due d'après les conditions et stipulations établies par le présent contrat,

Troisièmement.—Dans le cas de manquement aux conditions du contrat, la partie de la première part perdra tout droit aux dix pour cent susdits, ou à toute partie de ces deniers qu'elles n'aura pas touché, et il en sera de même pour toute somme qui pourra lui être due sur le prix arrêté dans le présent contrat.

Quatrièmement.— Tous les matériaux nécessaires à ces constructions seront examinés et acceptés avant de s'en servir, et tous les matériaux refusés ne pourront être employés à la construction, et s'ils ne sont pas enlevés par la partie de la première part, lorsqu'elle y sera invitée par le contrôleur, alors le dit contrôleur les fera transporter au lieu qu'il jugera à propos, aux frais et risques de la partie de la première part; mais il est clairement entendu et convenu que l'inspection et l'acceptation de ces matériaux n'obligeront pas Sa Majesté d'en payer le prix en entier ou en partie, s'ils n'entrent pas dans la construction, et elles n'auront pas non plus pour effet d'empêcher que l'on refuse plus tard ceux qui seront trouvés impropres, et telle inspection n'annulera pas le droit d'objecter à aucun ouvrage qui sera reconnu défectueux par le fait de la mauvaise qualité des matériaux employés.

Cinquièmement.—Il sera loisible à Sa Majesté de faire des paiements ou avances à compte des matériaux d'aucune sorte apportés pour exécuter les travaux, ou employés ou destinés à telle fin, et cela aux termes et conditions que le ministre croira devoir établir; et lorsqu'une avance ou un paiement sera fait à la partie de la première part à compte de matériaux de n'importe quelle espèce, ces derniers seront pris par Sa Majesté, ses héritiers et successeurs, comme garantie de l'exécution fidèle du présent contrat par la partie de la première part; mais il est en même temps convenu que ces matériaux quelconques resteront aux risques de la partie de la première part, qui en sera aussi responsable jusqu'à ce qu'ils soient définitivement employés et acceptés par le ministre comme partie des travaux, et la partie de la première part ne pourra ensuite prétendre à l'exercice d'aucun contrôle comme propriétaires des outils, appareils ou matériaux, à raison desquels une avance ou un paiement aura été fait, sans la permission du ministre. La partie de la première part prend à son compte tous les risques et la responsabilité de tout accident et dommage quelconques qui pourraient être éprouvés au cours de l'exécution du contrat, qu'ils soient le résultat d'incendie, de tempêtes ou autres causes. Dans le cas de dommages aux constructions, elle devra les réparer le plus tôt possible à ses frais et dépens; et à l'égard de tout accident ou dommage d'un autre genre, immédiatement elle devra rembourser et indemniser les personnes lésées, selon le cas, de toute dépense, perte et dommage qu'elles pourront avoir subi par suite de tel accident ou dommage.

Sixièmement.—Si un contre-maître, inspecteur, artisan ou travailleur employé aux travaux donne lieu à des plaintes, la partie de la première part devra, sur la demande du ministre, ou du contrôleur, congédier immédiatement telle personne ou personnes, et ne les plus employer sans le consentement du ministre; et s'il arrivait que la partie de la première part continuât à employer tel contre-maître, inspecteur, artisan ou travailleur, elle encourra une amende de vingt piastres en argent du cours, pour tout et chaque jour que tel contre-maître, inspecteur, artisan ou travailleur continuera d'être employé aux travaux après que telle demande aura été faite comme susdit; et toutes les sommes ainsi confisquées seront déduites du montant que la par-

tie de la première part aurait le droit de recevoir de Sa Majesté au commencement du mois qui suivra telle confiscation, ou plus tard, selon que Sa Majesté le jugera à propos.

Un contre-maître compétent devra se tenir sur les lieux pendant les heures de travail, pour recevoir les ordres; mais si la personne ainsi nommée était jugée incapable ou si elle se conduisait mal, elle sera congédiée et remplacée par une autre, et, en l'absence de la partie de la première part, tel contre-maître sera reconnu pour son représentant légitime, et il aura plein pouvoir de faire les changements ou modifications aux travaux que le contrôleur pourrait ne pas trouver conformes aux prescriptions du contrat.

Quant aux plans, il est entendu que toutes les dimensions qu'ils indiquent ou que le devis mentionne, devront être suivies et considérées exactes, quand même elles ne correspondraient pas exactement aux mesurages faits d'après l'échelle, qui ne sera consultée que lorsque les dimensions ne seront pas ainsi marquées ou mentionnées. Des plans sur une plus grande échelle et ceux se rattachant à des parties particulières des travaux, devront être considérés plus exacte que ceux dressés sur une échelle plus petite. Il est aussi convenu que la partie de la première part fera exécuter les différentes parties des travaux en se conformant strictement aux plans détaillés qui seront de temps à autre fournis, pourvu que ces derniers ne diffèrent pas réellement des plans originaux.

Septièmement.—Si quelque changement ou modification est exigé par le ministre, dans la position ou les détails d'aucune partie des travaux pendant leur exécution, la partie de la première part sera tenue de le faire, et si ce changement lui cause un surcroît de dépense, pour main-d'œuvre ou matériaux, elle en sera remboursée, mais s'il a pour résultat une réduction dans le travail ou les matériaux, le prix arrêté par le présent contrat sera diminué d'autant. Dans l'un et l'autre cas le montant en sera déterminé par l'évaluation que fera le ministre ou le contrôleur; mais nul changement ou modification, quelles qu'en soient la nature et l'étendue, ou à quelque époque que ce soit de la période du contrat, n'aura nullement l'effet de suspendre ou d'annuler ce dernier, qui continuera de subsister nonobstant tel changement ou modification; et tout tel changement ou modification sera fait par la partie de la première part, sujet aux conditions, stipulations et conventions du présent, tout comme s'il était expressément spécifié par le contrat; et si la dite partie de la première part est requise par Sa Majesté, représentée comme susdit, d'exécuter quelque ouvrage ou de fournir des matériaux dont le prix n'est pas spécifié au présent, le prix de revient en sera payé selon l'estimation qu'en fera l'ingénieur contrôleur; mais nul changement ou modification, et nul ouvrage extra ne sera fait sans l'autorisation écrite de l'ingénieur-contrôleur obtenue préalablement à leur exécution, sans quoi aucun paiement ou allocation ne sera fait pour tel ouvrage.

Huitièmement.—Les parties de la première part ne disposeront d'aucune partie des travaux embrassés dans le présent contrat, ni ne la céderont, la fourniture des matériaux exceptée. La partie de la première part devra entretenir et protéger les dites constructions et en garantir la solidité et les tenir en parfait état et condition pendant six mois après l'achèvement de l'entreprise, et si pendant cette période l'on découvre quelque défectuosité, la dite partie de la première part devra y remédier à ses propres frais et dépens, de telle sorte que les travaux puissent être livrés dans une condition parfaite à l'expiration de la période susdite,—la véritable intention et signification du devis et du contrat est que les constructions soient finies d'une manière satisfaisante et complète, et qu'elles soient parfaites dans toutes leurs parties.

Neuvièmement.—S'il y a divergence d'opinion quant à la nature d'un ouvrage d'aucune partie du devis ou des plans, elle sera réglée par le ministre seul, et telle décision sera finale et obligatoire pour toutes et chacune des parties au présent.

Dixièmement.—Tout avis ou autre document relatif au présent et qu'au nom de Sa Majesté il sera nécessaire de signifier à la partie de la première part, pourra être adressé à son domicile, lieu ordinaire d'affaires, ou à l'endroit où doivent s'exécuter les travaux par elle entrepris, et mis à la poste; et tout document ainsi adressé et mis à la poste sera, à toutes les fins et intentions quelconques, considéré légalement signifié.

Onzièmement.—Si la partie de la première part n'a pas fini les travaux par elle entrepris dans la période convenue et mentionnée plus haut, elle sera tenue de payer et devra faire payer à la partie de la seconde part, tous les salaires ou les gages qui deviendront dus à la ou aux personnes ayant le contrôle des travaux au nom du dit ministre, à compter de l'époque ci-dessus fixée pour leur achèvement, et jusqu'à ce qu'ils soient réellement terminés et acceptés.

Douzièmement.—Dans le cas où la somme votée par le parlement et destinée au paiement des travaux maintenant entrepris serait en aucun temps dépensée avant l'achèvement des travaux, la partie de la première part pourra à son gré, après réception d'un avis par écrit à cet effet et émanant de la partie de la seconde part, suspendre l'exécution des travaux; mais, en aucun cas elle n'aura le droit de recevoir de paiements pour travaux exécutés après la signification de l'avis ci-dessus mentionné, jusqu'à ce que le parlement ait voté les fonds nécessaires, et elle ne pourra non plus faire de réclamations à Sa Majesté pour une indemnité à raison de dommages résultant de la dite suspension de paiement.

Treizièmement.—Dans le présent contrat, les mots "partie de la première part" comprendront—lorsque le texte le permettra—les héritiers, exécuteurs testamentaires et administrateurs de la partie de la première part.

Quatorzièmement.—Le devis marqué "A" et la soumission marquée "B," et le plan marqué "C," annexés aux présentes avec les plans ou dessins des dits travaux à exécuter comme susdit, et dont il est fait mention aux présentes ou dans les documents ci-dessus, seront respectivement considérés comme faisant partie du présent contrat tout comme s'ils y étaient réellement incorporés.

En foi de quoi la partie de la première part, et le dit ministre représentant Sa Majesté comme susdit, ont apposé leurs seings et sceaux au présent contrat, lequel est aussi contresigné par le secrétaire du département des travaux publics.

JOHN McDONALD. [L.S.]

Signé et scellé par la dite partie de la première part, en présence de
JNO. M. MUNRO,
Avoué, etc.,
Prince-Arthur's-Landing, Ont.

CHARLES TUPPER. [L.S.]
Ministres des chemins de fer et canaux.

Signé et scellé par le dit ministre et contresigné par le secrétaire, en présence de
H. A. FISSIAULT.

A. P. BRADLEY, *secrétaire.*
[L.S.]

CONTRAT N° 98.

Entre Colin Nichol Black et le ministre des chemins de fer et canaux, etc., etc., pour la fourniture de 30,000 traverses d'épinette rouge, de 8'—0 x 7" x 6, à 25 cts. la pièce, pour le chemin de fer canadien du Pacifique.

FORT-WILLIAM, 19 janvier 1883.

CE CONTRAT fait en double le dix-neuvième jour de janvier, en l'année de Notre-Seigneur mil huit cent quatre-vingt-trois, par et entre Colin Nichol Black, marchand, de l'emplacement de la ville de Fort-William, dans le district de la Baie-du-Tonnerre, province d'Ontario, partie de la première part; et le ministre des chemins et canaux, représenté par son agent, John St-Vincent Caddy, ingénieur de l'endroit, du district et de la province ci-dessus mentionnés, partie de la seconde part;

FAIT FOI qu'en considération des conditions ci-dessous la partie de la première part, convient, promet et s'oblige pour elle-même, ses héritiers, exécuteurs et ayants cause, à et avec la partie de seconde part, de faire, délivrer et empiler, ou de faire faire, délivrer et empiler sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, à des endroits convenables pour les charger sur les wagons, trente mille traverses

des dimensions et de la sorte suivante, savoir :—Les traverses seront d'épinette rouge, de huit pieds de longueur, de sept pouces de face et de six pouces d'épaisseur; elles devront être saines, bien faites, taillées d'équerre, avec faces unies, et leurs bouts seront sciés d'équerre ou proprement taillés à la hache de la manière indiquée dans le devis général; elles seront mises en piles simples (?) à quatre pieds du rail, et la quantité entière de trente mille traverses sera fournie, délivrée et empilée ainsi que susdit pas plus tard que le premier jour de juin prochain.

Et la partie de la première part fournira, à ses propres frais, tous les matériaux et la main-d'œuvre nécessaires pour faire, délivrer et empiler les dites traverses de la manière susdite.

En considération de quoi, la partie de la seconde part convient et stipule avec la partie de la première part qu'elle lui paiera ou lui fera payer pour chaque traverse des dimensions et de la sorte ci-dessus mentionnées, faite, délivrée et empilée ainsi que convenu, le prix de vingt-cinq cents, soit pour le tout—trente mille traverses—la somme de sept mille cinq cents piastres. Et la partie de la seconde part convient de plus avec la partie de la première part de payer, chaque mois, un montant égal à 90 pour cent de la valeur des traverses délivrées et empilées comme susdit, la balance de 10 pour cent devant être retenue jusqu'à ce que la quantité entière des dites traverses soit délivrée et empilée ainsi que susdit; mais dans le cas où la partie de la seconde part manquerait de délivrer et empiler la dite quantité de traverses dans le délai ci-dessus fixé, la retenue de dix pour cent sera confisquée et la partie de la seconde part sera libre d'employer d'autres personnes pour compléter l'entreprise.

En foi de quoi nous avons signé les présentes et y avons apposé nos signatures le jour et la date ci-dessus mentionnés.

C. N. BLACK, [L.S.]
J. St. V. CADDY, [L.S.]

Témoin : L. H. Allison.

RÉSOLUTION

(27j)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, datée le 20 février 1882 :—Un rapport supplémentaire concernant le chemin de fer du Pacifique, savoir, le tracé de la section de l'Est—depuis la Rivière-du-Courant jusqu'à Nipigon—et le tarif du fret sur la division l'Ouest.

TRACÉ,—SECTION DE L'EST—DE LA RIVIÈRE DU COURANT À NIPIGON.

OTTAWA, 24 février 1882.

Le ministre s'aperçoit que vous n'avez pas fourni au département les plans, etc., du tracé à l'est de la Rivière-du-Courant. Il est nécessaire de les faire approuver immédiatement.

A. P. BRADLEY.

C. DRINKWATER, écr., Montréal.

OTTAWA, 24 février 1883.

Par télégraphe de Montréal à A. P. Bradley, chemins de fer et canaux.

Les plans du tracé à l'est de la rivière du Courant ont été envoyés, mais ne nous sont pas encore parvenus probablement à cause de la difficulté des communications par la poste. Nous les attendons de jour en jour et ils seront déposés aussitôt qu'ils arriveront.

C. DRINKWATER,

BUREAU DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DU SECRÉTAIRE, MONTRÉAL, 20 mars 1883.

MONSIEUR,—J'ai aujourd'hui l'honneur de transmettre un plan et profil indiquant le tracé de la ligne principale du chemin de fer canadien du Pacifique depuis Prince-Arthur's-Landing jusqu'à Nipigon, et j'ai reçu instruction de demander qu'il soit soumis à l'approbation de Son Excellence le gouverneur général en conseil.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
C. DRINKWATER, secrétaire.

A. P. BRADLEY, écr.,
Secrétaire des chemins de fer et canaux.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 21 mars 1883.

MONSIEUR,—Par une lettre en date du 20 courant, le secrétaire de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique demande l'approbation d'un plan et profil de la ligne-mère entre Prince-Arthur's-Landing et Nipigon, distance d'environ soixante-huit milles.

Après avoir examiné le plan et profil, je vois que le tracé primitivement fait par le gouvernement a été généralement suivi. Il n'y a pas de pente excédant 53 pieds par mille, ni de courbes d'un rayon moindre que 1,453 pieds.

La position de la ligne qu'embrasse le plan entre Prince-Arthur's-Landing et la Rivière-du-Courant a déjà été approuvée par un arrêté du conseil en date du 6 novembre dernier, et je recommande que le reste jusqu'à Nipigon soit maintenant approuvé.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,
COLLINGWOOD SCHREIBER, ingénieur en chef.

A. P. BRADLEY, écr., secrétaire.

Mémoire. OTTAWA, 22 mars 1883.

Le soussigné a l'honneur de représenter :—

Que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a, le 20 courant, demandé l'approbation d'un plan et profil indiquant le tracé de la ligne principale du dit chemin de fer depuis Prince-Arthur's-Landing jusqu'à Nipigon, distance d'environ soixante-huit milles.

Que ce plan et profil ayant été soumis à l'ingénieur en chef de l'Etat, cet ingénieur a, le 21 courant, rapporté que le tracé proposé est en général celui fait par le gouvernement lui-même, qu'il n'y a pas de pentes de plus de 53 pieds par mille, ni de courbes d'un rayon moindre que 1,433 pieds, et qu'il recommande l'approbation de ce tracé.

La portion qu'embrasse le présent plan, entre Prince-Arthur's-Landing et la Rivière-du-Courant, ayant déjà été approuvée par un arrêté du conseil en date du 6 novembre dernier, le soussigné recommande que le tracé de la portion entre la Rivière-du-Courant et Nipigon, tel qu'indiqué sur le plan soumis, soit maintenant approuvé.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et canaux.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 29 mars 1883.

Vu le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, en date du 22 mars 1883, exposant :—

Que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a, le 20 mars courant, demandé l'approbation d'un plan et profil indiquant le tracé de la ligne principale du dit chemin de fer depuis Prince-Arthur's-Landing jusqu'à Nipigon, distance de soixante-huit milles;

Que ces plans et profils ayant été soumis à l'ingénieur en chef de l'Etat, cet ingénieur a, le 21 courant, rapporté que le tracé proposé est en général celui fait par le gouvernement lui-même; qu'il n'y a pas de pentes de plus de 53 pieds par mille, ni de courbes d'un rayon moindre que 1,433 pieds, et qu'il recommande l'approbation de ce tracé;

Et que la portion qu'embrasse le présent plan, entre Prince-Arthur's-Landing et la Rivière du-Courant et Nipigon, tel qu'indiqué sur le plan soumis, soit maintenant approuvé.

Le comité partage la recommandation ci-dessus, et la soumet à la recommandation de Votre Excellence.

Pour ampliation,

JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

TARIF DU FRET—DIVISION OUEST.

CHEMINS DE FER DE L'ETAT EN EXPLOITATION,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 9 décembre 1882.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions reçues de l'honorable ministre, j'ai préparé, en vue de le lui soumettre, un tarif de fret pour la division Ouest du chemin de fer canadien du Pacifique. On remarquera que ce tarif est plus élevé que ceux des chemins de fer de la partie Est du Canada, mais je crois qu'il ne l'est qu'en proportion des frais comparativement plus grands qu'exige l'exploitation d'un chemin de fer dans le Nord-Ouest. En le préparant j'ai eu grand soin de m'efforcer d'en arriver à des prix justes et raisonnables, et je crois que ceux que je soumets le sont. J'ai tenu compte du fait que le coût du combustible employé sur cette section de chemin de fer est d'environ 110 pour cent plus élevé que sur les chemins de l'Est du Canada, que celui de la main-d'œuvre l'est de 45 pour cent, et celui des approvisionnements de 60, et que pendant des centaines de milles la ligne traverse une région sinon tout à fait déserte, du moins très peu colonisée, et qui, pendant un certain temps, ne contribuera que très faiblement à la circulation sur le dit chemin.

Je n'ai pas perdu de vue, cependant, le désir formellement exprimé par l'honorable ministre, que le tarif fût préparé en vue de l'établissement du pays et de l'encouragement de son commerce.

A cette fin de bas prix sont demandés pour les articles les plus importants, tels que les effets d'immigrants (la moitié des prix spéciaux, 6e classe), le charbon, le bois de service et le grain.

Bien que ce tarif, ainsi que je le sais, ne soit pas aussi généreux que la compagnie désirerait qu'il fût, et bien qu'il pourrait aussi paraître élevé aux yeux de l'honorable ministre, je crois qu'il est juste et raisonnable et de nature à recevoir l'approbation des deux parties après qu'elles l'auront examiné.

Vu que le pays se colonise rapidement, et que la nature de son commerce devra nécessairement subir des modifications auxquelles il sera à désirer que le tarif se plie, je prends la liberté de suggérer que quelque soit la teneur en laquelle il sera approuvé, ce tarif ne soit mis en vigueur que pour un an seulement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER, ingénieur en chef.

A. P. BRADLEY, écr., secrétaire.

Mémoire. OTTAWA, 9 décembre 1882.

Le soussigné a l'honneur de représenter :—

Que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a demandé, pour le transport du fret sur la division Ouest de son chemin de fer, l'établissement d'un tarif de péages qui, d'après les dispositions de l'acte refondu des chemins de fer, 1879, 42 Victoria, chap. 9, section 17, paragraphe 9, doit recevoir l'approbation du gouverneur en conseil,—lequel tarif accompagne le présent rapport.

Qu'à ce sujet l'ingénieur en chef du chemin de fer Canadien du Pacifique rapporte, en date du 9 courant, que bien que plus élevé que les tarifs des chemins de fer de la partie est du Canada, celui que la compagnie soumet ne l'est qu'en proportion des frais comparativement plus grands qu'exige l'exploitation d'un chemin de fer dans le Nord-Ouest, et que les prix demandés sont justes et raisonnables si l'on tient compte du fait que le coût du conbustible employé sur cette section de chemin de fer est au moins 110 pour cent plus élevé que sur les chemins de l'Est du Canada ; que celui de la main-d'œuvre l'est de 45 pour cent, et celui des approvisionnements en général de 60 ; et que de plus la ligne traverse, pendant des centaines de milles, une région sinon tout à fait déserte, du moins très peu colonisée, et qui, pendant un certain temps, ne contribuera que très faiblement à la circulation sur le dit chemin.

Que néanmoins le tarif en question a été préparé en vue de l'établissement du pays et de l'encouragement de son commerce, et qu'à cette fin de bas prix sont demandés pour les articles les plus importants, tels que les effets d'immigrants, le charbon, le bois de chauffage, le bois de service et le grain ; et qu'à cause des modifications que produiront nécessairement dans le pays la marche rapide de la colonisation, il suggère que le présent tarif ne soit mis en vigueur que pour un an seulement.

Je, soussigné, partage l'avis ci-dessus et recommande que l'approbation nécessaire soit donnée au dit tarif, et qu'il ne soit en vigueur que pendant un an seulement.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et canaux.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 23 mars 1883.

Vu le mémoire du ministre des chemins de fer et canaux, en date du 9 décembre 1882, soumettant à l'approbation du gouverneur—conformément aux dispositions de l'acte refondu des chemins de fer, 1879—le tarif de fret projeté qu'il transmet, pour servir à la division Ouest du chemin de fer canadien du Pacifique, et exposant :—

Qu'à ce sujet l'ingénieur en chef du chemin de fer canadien du Pacifique rapporte, en date du 9 courant, que bien que plus élevé que les tarifs des chemins de

fer de la partie Est du Canada, celui que la compagnie soumet ne l'est qu'en proportion des frais comparativement plus grands qu'exige l'exploitation d'un chemin de fer dans le Nord-Ouest, et que les prix demandés sont justes et raisonnables si l'on tient compte du fait que le coût du combustible employé sur cette section de chemin de fer est d'au moins 110 pour cent plus élevé que sur les chemins de fer de l'Est du Canada; que celui de la main d'œuvre l'est de 45 pour cent, et celui des approvisionnements en général de 60; et que de plus la ligne traverse, pendant des centaines de milles, une région sinon tout à fait déserte, du moins très peu colonisée, et qui, pendant un certain temps, ne contribuera que très faiblement à la circulation sur le dit chemin;

Que néanmoins le tarif en question a été préparé en vue de l'établissement du pays et de l'encouragement de son commerce, et qu'à cette fin de bas prix sont demandés pour les articles les plus importants, tels que les effets d'immigrants, le charbon, le bois de chauffage, le bois de service et le grain;

Qu'à cause des modifications que produira nécessairement dans le pays la marche rapide de la colonisation, il suggère que le présent tarif ne soit mis en vigueur que pour un an seulement;

Et que le ministre partage l'avis ci-dessus:

Le comité recommande que le tarif du fret sur la division Ouest, tel que soumis, soit approuvé en conséquence, tel tarif devant rester en vigueur jusqu'au premier jour de janvier 1884.

Pour ampliation,

JOHN J. McGEE.

A l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

TARIF de fret projeté pour la division Ouest du chemin de fer canadien du Pacifique.

Prix pour	Classes de marchandises.				Classes spéciales.							Charbon, par tonne.	Charbon, de la B.-du-Tonnerre, par gr. quantités, par ton., à des condit. spéc.
	1	2	3	4	1	2	3	4	5	6	7		
	Par 100 lbs.	Par 100 lbs.	Par 100 lbs.	Par 100 lbs.	Par 100 lbs	Par brl.	Par brl.	Par wag.	Par wag.	Par wag.	Par wag.		
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
10 miles	0 13	0 15	0 10	0 08	0 07	0 14	0 18	10 00	10 00	13 00	12 00	1 00	1 00
15 " .	0 18	0 15	0 12	0 09	0 08	0 16	0 21	11 00	13 00	15 00	14 00	1 20	1 10
20 " .	0 21	0 18	0 14	0 11	0 09	0 18	0 24	12 00	16 00	17 00	16 00	1 45	1 20
25 " .	0 24	0 20	0 16	0 12	0 10	0 20	0 26	13 00	18 00	19 00	17 00	1 50	1 25
30 " .	0 27	0 23	0 18	0 14	0 11	0 22	0 28	14 00	19 50	21 00	18 00	1 60	1 30
35 " .	0 29	0 24	0 20	0 15	0 11½	0 23	0 30	15 00	21 00	23 00	20 00	1 65	1 35
40 " .	0 31	0 26	0 21	0 16	0 12	0 24	0 32	16 00	22 50	25 00	22 00	1 70	1 40
45 " .	0 33	0 28	0 22	0 17	0 12½	0 25	0 34	17 00	24 00	27 00	23 00	1 75	1 45
50 " .	0 35	0 29	0 24	0 18	0 13	0 26	0 36	18 00	25 00	29 00	24 00	1 80	1 50
55 " .	0 37	0 31	0 25	0 19	0 13½	0 27	0 38	19 00	26 50	31 00	25 00	1 90	1 55
60 " .	0 39	0 33	0 26	0 20	0 14	0 28	0 39	20 00	28 00	33 00	26 00	1 95	1 60
65 " ..	0 41	0 34	0 27	0 21	0 14½	0 29	0 40	21 00	29 50	35 00	26 00	2 00	1 65
70 " .	0 43	0 36	0 29	0 22	0 15	0 30	0 41	22 00	31 50	36 00	27 00	2 05	1 70
75 " .	0 45	0 38	0 30	0 23	0 15¼	0 31	0 42	23 00	33 00	37 00	28 00	2 10	1 75
80 " .	0 47	0 39	0 31	0 24	0 16	0 32	0 44	24 00	34 50	38 00	29 00	2 15	1 80
85 " .	0 49	0 41	0 33	0 25	0 16½	0 33	0 45	25 00	36 00	39 00	30 00	2 20	1 85
90 " .	0 51	0 43	0 34	0 26	0 17	0 34	0 46	26 00	37 00	40 00	30 00	2 25	1 90
95 " .	0 53	0 44	0 35	0 26	0 17	0 34	0 47	27 00	38 00	41 00	31 00	2 30	1 95
100 " .	0 54	0 45	0 36	0 27	0 17½	0 35	0 48	28 00	39 00	42 00	32 00	2 35	2 00
110 " .	0 57	0 48	0 38	0 29	0 18	0 36	0 50	29 00	42 00	43 00	34 00	2 45	2 05
120 " .	0 60	0 50	0 40	0 30	0 19	0 38	0 52	30 00	44 00	44 00	36 00	2 55	2 10
130 " .	0 63	0 53	0 42	0 31	0 19½	0 39	0 54	31 00	46 00	46 00	38 00	2 65	2 20
140 " .	0 66	0 55	0 44	0 33	0 20	0 40	0 56	31 50	48 00	48 00	40 00	2 75	2 25
150 " .	0 69	0 58	0 46	0 35	0 21	0 42	0 58	32 00	50 00	50 00	41 00	2 85	2 30
160 " .	0 72	0 60	0 48	0 36	0 22	0 44	0 60	33 00	52 00	52 00	42 00	2 90	2 35
170 " .	0 74	0 62	0 49	0 37	0 22½	0 45	0 62	34 00	54 00	54 00	43 00	2 95	2 40
180 " .	0 76	0 64	0 51	0 38	0 23	0 46	0 64	35 00	56 00	56 00	44 00	3 00	2 50
190 " .	0 78	0 65	0 52	0 39	0 23½	0 47	0 65	36 00	58 00	58 00	45 00	3 05	2 55

Tarif de fret projeté pour la division Ouest du chemin de fer canadien du Pacifique.

Prix pour	Classes des marchandises. 1	2	3	4	Classes spéciales. 1	2	3	4	5	6	7	Charbon, par tonne.	Charbon de la B.-du-Tonnerre, par gr. quantités, par ton., à des condit. spéc.
	Par 100 lbs.	Par 100 lbs.	Par 100 lbs.	Par 100 lbs.	Par 100 lbs.	Par brl.	Par brl.	Par wag.	Par wag.	Par wag.	Par wag.		
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
200 " .	0 80	0 67	0 54	0 40	0 24	0 48	0 66	37 00	60 00	60 00	46 00	3 10	2 60
210 " .	0 83	0 69	0 55	0 41	0 24½	0 49	0 68	38 00	62 00	62 00	47 00	3 20	2 70
220 " .	0 86	0 72	9 57	0 43	0 25	0 50	0 70	39 00	64 00	64 00	48 00	3 30	2 75
230 " .	0 88	0 74	0 59	0 44	0 25½	0 51	0 72	40 00	65 50	65 50	49 00	3 40	2 80
240 " .	0 90	0 75	0 60	0 45	0 26	0 52	0 74	40 50	67 00	67 00	50 00	3 50	2 90
250 " .	0 92	0 77	0 61	0 46	0 26½	0 53	0 76	41 00	68 50	68 50	51 00	3 60	2 95
260 milles	0 94	0 78	0 63	0 47	0 27	0 54	0 78	42 00	70 00	70 00	52 00	3 70	3 00
270 " .	0 96	0 80	0 64	0 48	0 27½	0 55	0 80	43 00	71 50	71 50	53 00	3 75	3 10
280 " .	0 99	0 82	0 65	0 49	0 28	0 56	0 82	44 00	73 00	73 00	54 00	3 80	3 15
290 " .	1 00	0 83	0 66	0 50	0 28½	0 57	0 83	45 00	75 00	75 00	55 00	3 85	3 25
300 " .	1 02	0 85	0 68	0 51	0 29	0 58	0 84	46 00	77 00	77 00	56 00	3 90	3 30
310 " .	1 05	0 88	0 70	0 53	0 29½	0 59	0 86	47 00	79 00	79 00	57 00	4 00	3 40
320 " .	1 07	0 89	0 71	0 54	0 30	0 60	0 88	48 00	81 00	81 00	58 00	4 10	3 45
330 " .	1 09	0 91	0 73	0 55	0 30½	0 61	0 90	49 00	82 50	82 50	59 00	4 20	3 50
340 " .	1 11	0 93	0 74	0 56	0 31	0 62	0 92	49 50	84 00	84 00	60 00	4 30	3 60
350 " .	1 13	0 94	0 75	0 57	0 31½	0 63	0 94	50 00	85 50	85 50	61 00	4 40	3 65
360 " .	1 15	0 96	0 76	0 58	0 32	0 64	0 95	51 00	87 00	87 00	62 00	4 50	3 70
370 " .	1 17	0 98	0 78	0 59	0 32½	0 65	0 96	52 00	88 50	88 50	63 00	4 55	3 80
380 " .	1 19	0 99	0 80	0 60	0 33	0 66	0 97	53 00	90 00	90 00	64 00	4 60	3 85
390 " .	1 21	1 01	0 81	0 61	0 33½	0 67	0 98	54 00	92 00	92 00	65 00	4 65	3 95
400 " .	1 23	1 03	0 82	0 62	0 34	0 68	0 99	55 00	94 00	94 00	66 00	4 70	4 00
410 " .	1 25	1 04	0 83	0 63	0 34½	0 69	1 01	56 00	95 50	95 50	67 00	4 80	4 10
420 " .	1 27	1 06	0 85	0 64	0 35	0 70	1 03	57 00	97 00	97 00	68 00	4 90	4 20
430 " .	1 29	1 08	0 86	0 65	0 35½	0 71	1 05	58 00	98 50	98 50	69 00	5 00	4 30
440 " .	1 31	1 09	0 87	0 66	0 36	0 72	1 07	58 50	100 00	100 00	70 00	5 10	4 40
450 " .	1 33	1 11	0 89	0 67	0 36	0 72	1 09	59 00	101 50	101 50	71 00	5 20	4 45
460 " .	1 35	1 13	0 90	0 68	0 36½	0 63	1 10	60 00	103 00	103 00	72 00	5 30	4 55
470 " .	1 37	1 14	0 91	0 69	0 37	0 74	1 11	61 00	104 50	104 50	73 00	5 35	4 65
480 " .	1 39	1 16	0 93	0 70	0 37	0 74	1 12	62 00	106 00	106 00	74 00	5 40	4 70
490 " .	1 41	1 18	0 94	0 71	0 37½	0 75	1 13	63 00	108 00	108 00	75 00	5 45	4 80
500 " .	1 43	1 19	0 95	0 72	0 38	0 76	1 14	64 00	110 00	110 00	76 00	5 50	4 90
525 " .	1 48	1 24	0 99	0 74	0 39	0 78	1 18	66 00	113 50	113 50	79 00	5 70	5 10
550 " .	1 53	1 28	1 02	0 76	0 40	0 80	1 22	68 50	117 00	117 00	82 00	5 90	5 30
575 " .	1 58	1 32	1 05	0 79	0 41	0 82	1 26	71 00	120 50	120 50	84 00	6 10	5 50
600 " .	1 62	1 35	1 08	0 81	0 42	0 84	1 29	73 00	124 00	124 00	86 00	6 30	5 70
625 " .	1 67	1 40	1 11	0 83	0 43	0 86	1 33	75 00	128 00	128 00	89 00	6 50	5 90
650 " .	1 72	1 43	1 15	0 86	0 44	0 88	1 37	77 50	132 00	132 00	92 00	6 70	6 10
675 " .	1 76	1 47	1 17	0 88	0 45	0 90	1 41	79 50	136 00	136 00	94 00	6 90	6 25
700 " .	1 80	1 50	1 20	0 90	0 46	0 92	1 44	82 00	140 00	140 00	96 00	7 10	6 40
725 " .	1 85	1 54	1 23	0 93	0 47	0 94	1 48	84 00	143 50	143 50	99 00	7 25	6 55
750 " .	1 89	1 58	1 26	0 94	0 48	0 96	1 52	86 00	147 00	147 00	102 00	7 50	6 70
775 " .	1 93	1 61	1 29	0 97	0 48½	0 97	1 56	88 00	150 00	150 00	104 00	7 75	6 85
800 " .	1 97	1 64	1 31	0 99	0 49	0 98	1 59	90 00	153 00	153 00	106 00	8 00	7 00
825 " .	2 01	1 68	1 34	1 00	0 50	1 00	1 63	92 00	156 00	156 00	109 00	8 25	7 15
850 " .	2 05	1 71	1 37	1 02	0 51	1 02	1 67	94 00	159 50	159 50	112 00	8 50	7 30
875 " .	2 09	1 74	1 40	1 04	0 51½	1 03	1 71	96 00	163 00	163 00	114 00	8 75	7 45
900 " .	2 13	1 78	1 42	1 06	0 52	1 04	1 74	98 00	166 00	166 00	116 00	9 00	7 55
925 " .	2 17	1 81	1 45	1 08	0 53	1 06	1 78	100 00	170 00	170 00	119 00	9 25	7 70
950 " .	2 21	1 84	1 47	1 10	0 54	1 08	1 82	101 75	173 50	173 50	122 00	9 50	7 80
975 " .	2 25	1 88	1 50	1 12	0 54½	1 09	1 86	103 25	177 00	177 00	124 00	9 75	7 90
1000 " .	2 28	1 90	1 52	1 14	0 55	1 10	1 89	105 00	180 00	180 00	126 00	10 00	8 00

Note.—Les prix de chargements de wagon sont pour 20,000 lbs..

Le bois à brûler, par quantités, aux prix du charbon, à des conditions spéciales.

Les effets d'immigrants et de colons venant dans le Manitoba et le Nord-Ouest transportés pour la moitié des prix spéciaux de 6e classe.

REPONSE

(27k)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 15 mars 1882, pour un relevé de la quantité totale de terre qui doit être vendue par la Cie. du chemin de fer canadien du Pacifique, et du prix total à être payé pour ces ventes, chaque mois, jusqu'au 1er mars 1882 ; faisant la différence entre les ventes de terres pour fins agricoles, et celles pour emplacements de villes, villages ou stations, terrains boisés, miniers, de carrière ou autres terrains de nature spéciale, y compris les quantités et les prix réalisés pour des terrains dans lesquels la compagnie a acquis des intérêts par suite de contrats se rapportant à l'emplacement des stations.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,

Secrétaire d'Etat par intérim.

Secrétariat d'État,
31 mars 1883.

(Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.)

RESOLUTION

(27*l*)

De la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 20 février 1882 :—Une communication de W. C. Van Horne, gérant général de la compagnie du Pacifique, daté à Montréal, le 18 avril 1883, concernant des renseignements additionnels au sujet de la ligne projetée à travers les montagnes Rocheuses et la chaîne de Selkirk.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE, BUREAU DU GÉRANT GÉNÉRAL.
MONTRÉAL, 18 avril 1883.

MONSIEUR,—En réponse à votre demande de renseignements additionnels au sujet de la ligne que la compagnie se propose d'adopter à travers les montagnes Rocheuses et la chaîne de Selkirk, j'ai l'honneur de soumettre le profil suivant du tracé—depuis Fort-Calgary jusqu'à la deuxième traverse de la rivière Colombie—tel que déduit des rapports les plus récents concernant les recherches de la compagnie. Ce profil indique ce à quoi l'on peut s'attendre de pis sous le rapport des pentes, et, l'on croit qu'il y aura lieu de faire de grandes améliorations dans le tracé définitif. Il est impossible de bien faire voir sur une aussi petite échelle les ondulations entre les principales pentes, mais ces ondulations sont sans importance et n'affectent pas la question capitale.

Dans le tracé de la ligne à travers les montagnes l'on s'est principalement étudié à ménager la distance, à réduire le coût de la construction, et à économiser sur les frais d'exploitation ; et à ce dernier point de vue, on a soigneusement tenu compte des courbes et des pentes. Le danger des éboulements et des avalanches a également eu quelque influence sur le choix de ce tracé.

Le major Rogers, ingénieur en chef de la région des montagnes, rapporte qu'on peut trouver une pente de 90 pieds par mille pour descendre du sommet des montagnes Rocheuses vers la rivière Colombie, mais que cela entraînerait une grande augmentation de distance, des courbes difficiles, de longs tunnels, une énorme dépense et une perte de temps considérable dans la construction, et que chacune de ces objections est assez grave pour rendre l'usage de cette pente presque impossible. Vu qu'il faudrait des locomotives auxiliaires pour une pente de 90 pieds comme par une de 116 par mille, la compagnie a décidé d'adopter sa recommandation d'une ligne directe pour descendre le versant ouest des montagnes Rocheuses avec une pente de 116 pieds au mille sur la distance de 20 milles.

La question qui se présente ensuite est de savoir si la ligne devrait contourner le grand coude de la rivière Colombie ou franchir directement la chaîne de la Selkirk. On a trouvé directement à travers ces montagnes une ligne praticable qui en atteint le sommet de chaque côté par des rampes de 116 pieds au mille et ayant chacune 20 milles de longueur. La distance par cette ligne est de 63 milles, tandis que par celle contournant les montagnes en suivant la vallée de la rivière Colombie, elle serait d'environ 140 milles.

Cette dernière ligne n'a pas été examinée sur tout son parcours, mais d'après les examens qui en ont été faits, il paraît tout à fait certain qu'il faudrait adopter des pentes de 60 à 90 pieds par mille en certains endroits.

Supposons pour le moment que les pentes générales des autres parties du chemin de fer canadien du Pacifique ($52\frac{8}{10}$ par mille) ne seraient pas surpassées. Il nous faut par conséquent examiner si une ligne longue de 63 milles, ayant deux pentes de 116 pieds par mille, chacune de la longueur de 20 milles, est préférable à une ligne de

140 milles dont les pentes atteignent au plus $52\frac{8}{10}$ par mille. Il est hors de doute qu'une pente de 116 pieds est praticable ; il s'en rencontre de semblables sur toutes les lignes du Pacifique, et l'on en a même employé de plus fortes pendant des années dans diverses parties de l'Amérique.

Tout se réduit par conséquent à une question d'économie dans l'exploitation.

Pour se servir de pareilles pentes avec le plus d'avantage possible, en supposant que la circulation fût considérable, il faudrait de puissantes locomotives auxiliaires, et leurs frais d'exploitation comparés à ceux des pentes de 52 pieds par mille pour la même distance égaleraient presque précisément le coût du service des locomotives auxiliaires et la détérioration additionnelle de la voie occasionnée par l'usage de ces locomotives. Par contre, il y a l'économie des frais d'exploitation de 77 milles de ligne additionnelle, et celle de près de deux heures de temps pour les trains de voyageurs et pour les convois de marchandises.

Cette dernière considération, qui est d'une grande importance dans la concurrence à soutenir pour la circulation d'entier parcours, serait seule suffisante pour justifier le choix de pentes plus fortes.

Il ne faut pas oublier que pour les trains de voyageurs on aura rarement besoin de doubler le service des locomotives ; ordinairement il suffira d'en substituer une puissante à une faible. La pente la plus forte sur une ligne est ordinairement considérée comme celle qui domine, mais ceci n'est pas tout à fait exact. La pente dominante est celle qui offre le plus de résistance à la circulation sur le chemin de fer. Une pente de 70 pieds par mille dans une direction peut offrir plus de difficulté qu'une de 116 dans une autre, par la raison que la masse du trafic peut être plus considérable dans cette direction que dans l'autre.

Une pente de 80 pieds par mille sur une section de la ligne peut offrir plus de difficulté qu'une de 116 sur une autre section, à raison d'une circulation plus considérable sur cette section que sur l'autre.

Par exemple, une pente de 80 pieds par mille à l'est de Winnipeg serait plus sujette à obligation qu'une de 116 pieds par mille dans la région des montagnes, parce que le tonnage serait de plusieurs fois plus élevé sur la première section que sur la seconde.

Tous les produits des grandes plaines entre la rivière Rouge et les montagnes Rocheuses, en outre du trafic d'entier parcours allant à la côte du Pacifique ou en venant, doit passer sur la première de ces deux sections, tandis que la dernière ne verra guère plus que la circulation d'entier parcours, qui, pour les autres lignes du Pacifique, ne compte que pour 10 ou 12 pour cent de la totalité du trafic.

On remarquera qu'en allant vers l'ouest il n'y a pas de pente de plus de 52 pieds par mille jusqu'à cinq milles du sommet des montagnes Rocheuses ; à partir de ce point jusqu'au sommet elle n'est que de 75 pieds par mille, et sur cette courte distance il ne sera pas nécessaire de recourir à des locomotives auxiliaires si le trafic est modéré, en sorte que le seul endroit entre Montréal et la côte du Pacifique où les convois en destination de l'ouest auront besoin d'aide est la rampe du versant est des montagnes de Selkirk. D'un autre côté, les trains en destination de l'est n'auront besoin d'aide qu'à deux endroits, qui sont la rampe du versant ouest des montagnes de Selkirk et celle du versant ouest des montagnes Rocheuses—20 milles dans chaque cas. Il ne faut pas oublier, à ce sujet, que la prépondérance de la circulation d'entier parcours à travers le continent est en grande partie à destination de l'ouest, et que, par conséquent, les deux fortes rampes qui s'élèvent vers l'est pourraient être encore plus considérables sans pour cela constituer un désavantage sérieux.

Dans l'examen des dépenses de construction nous n'avons pas perdu de vue la valeur capitalisée de l'économie réalisée dans les frais d'exploitation à raison d'une distance plus courte, et la théorie suivie à l'égard des pentes se trouve dans les paroles suivantes de Hermann Houpt, l'une des meilleures autorités sur le sujet :

« Si les plus fortes résistances peuvent être concentrées sur un point et vaincues « d'un coup à l'aide de locomotives auxiliaires, pendant que sur le reste de la route des « pentes plus douces favorisent la circulation en général, la ligne sera exploitée à peu « de frais ; mais si les résistances les plus fortes sont disséminées sur toute la ligne « à des intervalles plus ou moins éloignés, l'exploitation sera dispendieuse. »

On remarquera que la ligne qu'on propose d'adopter depuis le sommet des montagnes Rocheuses jusqu'à la seconde traverse de la rivière Colombie, réunit toutes les conditions nécessaires à une exploitation économique, puisque les pentes descendent toutes dans la direction suivie par le plus fort du trafic, à l'exception de la rampe du versant est des montagnes de Selkirk, où on a l'intention de se servir d'une locomotive auxiliaire.

L'extrait suivant de Wellington—"Théorie économique du tracé des chemins de fer" page 103)—fournit la plus haute autorité pour appuyer ce qui a été dit à ce sujet de l'emploi de locomotives auxiliaires en vue d'économiser sur la distance.

Comme preuve du peu d'importance de la vitesse des pentes ou inclinaisons où l'on fait usage de locomotives auxiliaires, nous ajoutons ce qui suit :

" TABLEAU XXIV."

Indiquant la force motrice par tonne et par mille nécessaire pour la traction d'un tonne de chargement net sur la distance de 100 milles d'un chemin de niveau, à l'exception d'une montée de 2,400 pieds par différentes rampes nécessitant l'emploi de machines auxiliaires, d'après l'expérience moyenne de tous les jours des chemins de fer américains.

Déclivité de la pente.	Longueur de l'inclinaison.	Longueur de voie de niveau.	Force motrice par tonne et par mille pour la traction d'une tonne de chargement net sur la distance de 100 milles.		
			Sur la pente.	Sur la voie de niveau.	Total.
Pieds par mille.	Milles.	Milles.			
24	100	0	1·056	0.0	1·056
30	60	40	0·862	0.210	1·072
80	30	70	0·760	0·369	1.129
100	24	76	0·755	0·400	1·155
120	20	80	0·766	0·421	1·187
150	16	84	0·803	0·442	1·245
200	12	88	0·900	0.463	1.363

On remarquera que " le pas de l'inclinaison a une influence très peu considérable sur la force motrice nécessaire, et le lecteur attentif verra pourquoi il doit en être ainsi, et cependant que le choix de fortes rampes en général pour les machines d'entier parcours doit être un luxe très coûteux. En tenant deux machines de renfort à l'œuvre sur cette ligne, on augmente de cinq fois la force motrice, et la pente correspondant à 20 pieds pour une locomotive sera alors de 145 par mille ; et cette pente n'est en aucune manière appréciable plus coûteuse ni plus sujette à objection qu'une pente de 92 pieds par mille desservie par une machine de renfort."

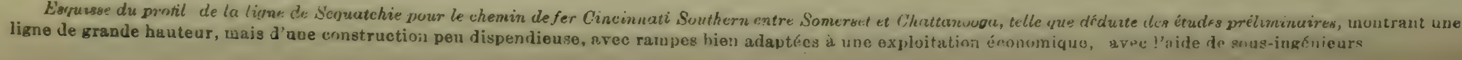
Les profils annexés sont de Wellington ; ils font voir les avantages économiques qu'il y a à réunir les rampes et à faire du coup une montée par une pente raide plutôt que de recourir à une série de pentes douces.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. C. VAN HORNE, gérant général.

L'honorable SIR CHARLES TUPPER,

Ministre des chemins de fer et canaux.



Esquisse du profil de la ligne adoptée pour le chemin de fer Cincinnati Southern entre Somerset et Chattanooga, montrant une ligne de peu de hauteur, mais de construction dispendieuse, avec rampes comparativement mal adaptées à une exploitation économique. NOTE.—L'on ne prétend pas que ce profil soit absolument exact dans ses détails. La 3e division d'exploitation, de Somerset à Hunnicuts, a environ 28 milles en chaque sens dont les rampes maxima sont de 60 pieds par mille. La 4e division d'exploitation, de Hunnicuts à Chattanooga, a environ 17 milles en chaque sens de rampes de 40 pieds, probablement toutes par petites sections.

Esquisse du profil de la ligne de Sequatchie pour le chemin de fer Cincinnati Southern entre Somerset et Chattanooga, telle que déduite des études préliminaires, montrant une ligne de grande hauteur, mais d'une construction peu dispendieuse, avec rampes bien adaptées à une exploitation économique, avec l'aide de sous-ingénieurs



RÉPONSE

(27*m*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 16 avril 1883 :—enjoignant la production d'un état faisant connaître le montant des droits payés par la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pour articles importés par elle depuis la date de son contrat avec le gouvernement jusqu'au 28 février 1883 ; spécifiant les ports d'entrée où ces articles ont été déclarés en douane, et le montant payé à chaque port.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat intérimaire.

Secrétariat d'Etat,
25 avril 1883.

(*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*)

RÉPONSE

(27*n*)

A une ADDRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 15 mars 1883, demandant :

(1) Copie du mémoire officiel de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, daté du 12 décembre 1882, expliquant sa situation et ses perspectives.

(2) Copie de l'annonce publiée subséquemment par la compagnie, demandant des souscriptions à son capital social augmenté.

(3) Copie de tous mémoires fournis à ce sujet.

(4) Etat indiquant le montant du stock de la compagnie souscrit antérieurement à l'autorisation de porter son capital social de 25 à 100 millions de piastres, et le montant versé sur le stock ainsi souscrit, avec la date de chaque paiement en espèce, et aussi les montants de stock (s'il y en a) donnés pour l'acquisition de propriétés ou autres considérations, spécifiant, dans ces cas, la valeur de celles-ci et le montant de stock donné et la date.

(5) Etat des sommes payées à même le capital pour intérêt sur le dit capital social, et le taux de ces paiements.

(6) Exposé des faits concernant l'acquisition par la compagnie des chemins de fer Canada Central et Montréal, Ottawa et Occidental, avec dates.

(7) Exposé des faits relatifs à l'acquisition par la compagnie de tout intérêt dans le chemin de fer de Credit-Valley et dans le chemin de fer Ontario et Québec.

(8) Différents bordereaux et états qui doivent être fournis en exécution de l'acte refondu des chemins de fer, 1879, et de ses amendements, séparément, pour—

1, la ligne de chemin de fer comprise dans le contrat avec la compagnie de chemin de fer du Pacifique canadien, et

2, les embranchements et prolongements construits par la compagnie.

(9) Etat des sommes totales dépensées par la compagnie jusqu'au 1er février 1883, en exécution de son contrat,—

1, pour travaux de construction exécutés sur la ligne que la compagnie doit bâtir selon le contrat ;

2, pour matériel roulant pour la ligne du chemin de fer du Pacifique canadien, selon le contrat ;

3, pour travaux de construction sur les prolongements et les embranchements non compris dans le chemin de fer spécifié au contrat ;

4, pour matériel roulant pour tous les prolongements et embranchements non compris dans le chemin de fer spécifié au contrat ; et état des recettes de la compagnie jusqu'à la même date, à compte—

1, du subside en argent ;

2, des obligations garanties par les terres reçues en subvention ;

3, des primes ;

4, des ventes de terres ou des marchés non compris dans les opérations se rapportant aux obligations garanties par les terres ;

5, du nombre d'acres de terre de la subvention ;

6, du montant des primes convenues, mais non payées.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,

Secrétaire d'Etat intérimaire.

Secrétariat d'Etat,
30 avril 1883.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
OTTAWA, 27 avril 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli certains rapports relatifs à la compagnie, demandés par le département des chemins de fer et canaux.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. DRINKWATER, secrétaire.

M. A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

RÉPONSE à un ordre de la Chambre des communes, daté du 5 mars 1883.

1. Copie du mémoire officiel de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, daté du 12 décembre 1882, expliquant sa situation et ses perspectives. Copie ci-jointe.

2. Copie de l'annonce publiée subséquemment par la compagnie, demandant des souscriptions à son capital social augmenté.—Aucune annonce n'a été publiée par la compagnie.

3. Copie de tous mémoires fournis à ce sujet.—Aucun n'a été fourni par la compagnie.

5. Etat des sommes payées à même le capital pour intérêt sur le dit capital social, et le taux de ces paiements.—Aucun intérêt n'a été payé à même le capital, les gains nets jusqu'à la date spécifiée ayant été suffisants.

6. Exposé des faits concernant l'acquisition par la compagnie des chemins de fer Canada Central, et Montréal, Ottawa et Occidental, avec dates.—Copie de l'arrangement pour la fusion et l'achat de chaque ligne, ci-jointe.

7. Exposé des faits relatifs à l'acquisition par la compagnie de tout intérêt dans le chemin de fer de Credit-Valley et dans le chemin de fer Ontario et Québec.—La compagnie n'a aucune part de propriété dans l'une ou l'autre de ces lignes.

8. Différents bordereaux et états qui doivent être fournis en exécution de l'acte refondu des chemins de fer, 1879, et de ses amendements, séparément pour (*voir* n° 9.)

(1.) La ligne de chemin de fer comprise dans le contrat avec la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.—La ligne principale du chemin de fer Canadien du Pacifique, selon le contrat fait avec le gouvernement, s'étend depuis la tête de ligne ouest du chemin de fer du Canada Central, à Callander, jusqu'à Kamloops.

(2.) Les embranchements et prolongements construits par la compagnie.—L'embranchement de Stonewall, l'embranchement de Pembina, l'embranchement de la Montagne de Pembina, l'embranchement de Gretna, le chemin de fer du Canada Central et son embranchement de Perth, le chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, et les embranchements d'Aylmer, de Saint-Lin et de Saint-Eustache.

8 et 9. Etat des sommes totales dépensées par la compagnie jusqu'au 1er février 1883, en exécution de son contrat.—Les travaux de la compagnie sont si considérables que des rapports ne peuvent être obtenus qu'à certaines époques fixes; pour cette raison, elle ne peut fournir dans le moment les renseignements qu'on demande.

C. DRINKWATER, secrétaire.

Mémoire officiel au sujet de la situation et des perspectives du chemin de fer Canadien du Pacifique.

La compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a été constituée en corporation en février 1881, par lettres patentes revêtues du grand sceau de la Puissance du Canada, pour la construction et l'exploitation d'une ligne de chemin de fer entre l'Atlantique et le Pacifique passant exclusivement sur le territoire canadien. Le capital social de la compagnie a été fixé à $100,000,000. La charte a été accordée à la suite d'un contrat fait entre le gouvernement et certains individus au nom de la compagnie, et sous l'autorité d'un acte du parlement qui a confirmé le contrat. Il confère des pouvoirs étendus à la compagnie, tel que le droit de contruire des embran-

chements aboutissant sur le parcours de la ligne, l'établissement de lignes de navires ou de steamers à ses têtes de lignes, et la construction et l'exploitation de lignes de télégraphe pour les besoins du public aussi bien que pour ses propres affaires.

En considération de l'achèvement et de l'exploitation perpétuelle du chemin de fer tel que stipulé au contrat, le gouvernement fédéral a accordé à la compagnie une subvention de $25,000,000 en argent et de 25,000,000 d'acres de terre; toutes les terres doivent être propres à la colonisation.

Le gouvernement a déjà terminé environ 135 milles de la ligne principale depuis Winnipeg, en allant à l'est, jusqu'au Portage-du-Rat, et une ligne d'embranchement de 65 milles de longueur depuis Winnipeg, en allant au sud, jusqu'à Emerson, sur la frontière des Etats-Unis, et construit 300 milles de la ligne principale depuis le Portage-du-Rat, en allant à l'est, jusqu'à la Baie-du-Tonnerre, sur le lac Supérieur, et 213 milles de la ligne principale depuis la tête de ligne du Pacifique à Port-Moody, en allant à l'est, jusqu'à Kamloops, dans la Colombie-Britannique. Tous ces tronçons, s'élevant en tout à 713 milles de chemins de fer, qui ont coûté environ $35,000,000 et constituent deux des sections les plus dispendieuses, devront être terminés par le gouvernement et transférés absolument à la compagnie, sans frais. Les sections entre Winnipeg et le Portage-du-Rat, et entre Winnipeg et Emerson, ont déjà été transférées à la compagnie, qui les exploite maintenant; et les sections entre le Portage-du-Rat et le lac Supérieur ont récemment été ouvertes au trafic, et l'on espère qu'elles seront complètement terminées et transférées à la compagnie vers la fin de juin prochain.

Entre autres immunités et privilèges particuliers et très précieux dont jouit la compagnie, son contrat avec le gouvernement stipule ce qui suit :—

10. " De plus, en considération de ce que dessus, le gouvernement concédera à la " compagnie les terrains dont elle aura besoin pour la voie du dit chemin de fer, les " gares et stations et leurs dépendances, les ateliers, les bassins et abords aux têtes de " lignes sur les eaux navigables, les édifices, cours et autres dépendances nécessaires " à la construction et à l'exploitation efficaces du chemin de fer, en tant que ces ter- " rains seront la propriété du gouvernement. Et le gouvernement permettra aussi " l'entrée en franchise de tous les rails d'acier, éclisses et autres attaches, carvelles, " boulons et écrous, fil de fer, bois de construction, et de tous les matériaux pour les " ponts devant servir à la construction première du chemin de fer, et de tous les appa- " reils télégraphiques nécessaires au premier équipement de la dite ligne de télé- " graphe.

14. " La compagnie a le droit, à sa discrétion, de tracer, construire, équiper, entre- " tenir et exploiter des lignes d'embranchement entre tout point ou touts points sur " le parcours de la ligne-mère et tout endroit ou tous endroits dans les limites du " territoire de la Puissance; pourvu toujours qu'avant de commencer aucun embran- " chement elle dépose d'abord une carte et un plan de tel embranchement au départe- " ment des chemins de fer; et le gouvernement accordera à la compagnie les terrains " nécessaires à la voie de tels embranchements et aux gares et stations, aux bâtiments, " ateliers, cours et autres dépendances requises pour l'exploitation efficace de ces " embranchements, en autant que ces terres appartiennent au gouvernement.

15. " Pendant l'espace de vingt ans, à compter de la date des présentes, le parle- " ment du Canada ne devra autoriser la construction d'aucune ligne de chemin de fer " au sud de celle du Pacifique canadien partant d'aucun endroit sur ou près le chemin " de fer Canadien du Pacifique, excepté de quelque ligne qui courrait au sud-ouest ou " à l'ouest du sud-ouest, ni en deçà de 15 milles de la latitude 49. Et s'il était établi " quelque nouvelle province dans les territoires du Nord-Ouest, des dispositions seront " prises pour la continuation de cette prohibition après tel établissement jusqu'à " l'expiration de la dite période.

16. " Le chemin de fer Canadien du Pacifique et toutes les gares et stations, " ateliers, bâtiments, cours et autres propriétés, matériel roulant et dépendances " nécessaires et servant à sa construction et à son exploitation, et le capital-action " de la compagnie, seront à perpétuité exempts des taxes imposées par le Canada ou " par aucune province devant être établie ci-après, ou par aucune corporation muni-

" cipale de telle province ; et les terres de la compagnie dans les territoires du Nord-" Ouest, jusqu'à ce quelles soient vendues ou occupées, seront aussi exemptes de taxes " pendant vingt ans après la concession faite par la couronne."

Le droit est aussi donné à la compagnie de prendre sur les terres publiques la pierre, le bois et autres matériaux qui pourront être utiles à la construction du chemin de fer ; et la charte pourvoit à l'établissement, de concert avec le gouvernement, de péages raisonnables, et défend leur réduction subséquente, soit par le gouvernement, soit par le parlement, au-dessous de tels taux qui donneront un bénéfice de dix pour cent par année sur le capital dépensé.

LE CHEMIN DE FER.

A partir de Montréal, la tête de ligne actuelle à l'est, la ligne principale est terminée et en exploitation à l'ouest en passant par Ottawa, la capitale du Canada, jusqu'à Callander, près du lac Nipissingue, distance de 347 milles, et les rails sont posés jusqu'à la rivière à l'Esturgeon, quarante milles plus à l'ouest. Depuis la rivière à l'Esturgeon, en allant à l'ouest, jusqu'à la baie du Tonnerre, sur la rive nord-ouest du lac Supérieur (distance de 610 milles environ), les travaux de construction se poussent activement ; et la compagnie a l'intention de compléter cette section dans le cours de l'année 1886. A la baie du Tonnerre la ligne se raccorde à celle de la section du lac Supérieur déjà mentionnée comme en voie de construction par le gouvernement, et presque terminée, s'étendant à l'ouest jusqu'à la cité de Winnipeg, distance de 435 milles.

De Winnipeg en allant à l'ouest, la ligne principale est terminée et en exploitation jusqu'au Courant-Rapide (*Swift Current*), distance de 512 milles ; et les rails sont posés jusqu'à quatre-vingt-quatorze milles plus loin. A cette longueur la compagnie a l'intention d'ajouter environ 325 milles dans le cours de l'année prochaine, portant l'extrémité de la ligne jusque dans les montagnes Rocheuses ; et cela ne laissera que 300 milles à construire pour rejoindre la section à construire par le gouvernement dont il a été parlé plus haut comme étant en voie de constrution entre Kamloops et Port-Moody, la tête de ligne sur le Pacifique. Cette section construite par le gouvernement sera probablement terminée en 1885, époque vers laquelle la compagnie espère compléter ses travaux de construction à travers les montagnes, offrant ainsi une communication directe par chemin de fer entre le lac Supérieur et l'océan Pacifique.

Un embranchement, de Carleton-Place à Brockville, sur le fleuve Saint-Laurent, sert de ligne de raccordement entre la ligne principale et le réseau des chemins de fer de l'Etat de New-York.

La compagnie fait construire, à partir d'un point sur la ligne principale, à l'ouest du lac Nipissingue, jusqu'à Algoma, sur le lac Huron, une ligne d'embranchement d'environ 100 milles de long, qui sera terminée dans le cours de l'année prochaine, et offrira un moyen commode et indispensable de communication avec les grands lacs. Entre Algoma et la baie du Tonnerre, un service de bateaux à vapeur maintiendra les communications jusqu'à l'achèvement de la section Est de la ligne principale le long du lac Supérieur.

L'embranchement de Winnipeg à Emerson, qui a été transféré par le gouvernement à la compagnie, a été, jusqu'à présent la seule voie de communication entre les provinces de l'Est et le Nord-Ouest canadien. Il se relie aussi au réseau de chemins de fer des Etats-Unis, par le chemin de fer Saint-Paul, Minnéapolis et Manitoba, sur le côté est de la rivière Rouge du Nord. Dans le cours de la dernière saison, la compagnie a construit une ligne d'embranchement de 100 milles de long depuis Winnipeg, en allant au sud-ouest, jusqu'aux montagnes de Pimbina, et un embranchement de 13 milles à partir de cette ligne jusqu'à Gretna, aussi sur la ligne de frontière internationale, où elle se raccorde avec une autre partie de la ligne principale du chemin de fer en dernier lieu mentionné, sur le côté ouest de la rivière Rouge du Nord. La compagnie a acquis par voie d'achat un certain nombre de plus petits embranchements, qui ont tous une importance locale en connexion avec les diverses sections de la ligne principale.

RÉCAPITULATION (1).

—	Terminé et en exploitation. — Acheté par la compagnie.	Terminé et en exploitation. — Construit par la compagnie.	Terminé et en exploitation. — Construit par le gouvern.	En construction par la compagnie.	En construction par le gouvernement.
Ligne principale—Division de Montréal.					
Depuis Montréal, vers l'ouest, jusqu'à Callander	347	......	......	....	......
Section de l'Est.					
Depuis Callander, vers l'ouest, jusqu'à la rivière à l'Esturgeon	.....	40	......	....	......
Depuis la rivière à l'Esturgeon, vers l'ouest, jusqu'à la Baie du Tonnerre	......	......	......	610	......
Section du lac Supérieur.					
Depuis la Baie du Tonnerre, vers l'ouest, jusqu'à Winnipeg	......	......	435	....	......
Section Centrale.					
Dep. Winnipeg, v. l'ouest, jus. 94 mil. à l'o. de Courant-Rapide (extr. de la voie)	......	606	......	....	......
Dep. l'extr. de la voie, vers l'ouest, à trav. les mont. Rocheuses, jus. Kamloops.	......	......	......	653	......
Section du Pacifique.					
Depuis Kamloops, vers l'ouest, jusqu'à Port-Moody, sur la côte du Pacifique	......	......	......	....	213
Total, ligne principale (2,904 milles)	347	646	435	1,263	213
Lignes d'embranchement—Division de Montréal.					
Embranchement de Saint-Lin, N.E., à partir de Ste-Thérèse, près de Montréal.	13	......	......	....	......
" Saint-Jérôme, N.O. " " "	14	......	......	....	......
" Saint-Eustache, S.O. " " "	8	......	......	....	......
" Aylmer, N.O. à partir de Hull, près d'Ottawa	9	......	......	....	......
Embranch. de Brockville, S.E., à partir de Carleton-Place (point de raccord du ch. de f. Ontario et Québec avec le ch. de f. C. du Pac) jus. Brockville, sur le fleuve St-Laurent, en connexion avec le rés. des c. de f. de New-York.	46	......	......	....	......
Embranchem. de Perth, vers l'ouest, à partir de Brockville—Emb. de Carleton..	12	......	......	....	......
Section de l'Est.					
Depuis les chutes de la rivière à l'Esturgeon, vers le S.-O., jusqu'à Algoma, sur le lac Huron. Ce tronçon sera relié par une lig. de bat. à vap. (pend. la const. du reste de la sec. Est) à la Baie du Tonnerre, sur le lac Supérieur	......	......	......	100	......
Division du Manitoba.					
L'embranchement Stonewall, vers le N.-O., à partir de Winnipeg	22	......	......	....	......
L'emb. d'Emerson, vers le S.E., à par. de Winnipeg, touchant la front. internationale et se racc. au réseau de ch. de f. de St-Paul, Min. et Manitoba..	......	......	65	....	......
L'embranch. de la Mont. de Pimbina, vers le S. et l'O., à partir de Winnipeg.	......	100	......	....	......
L'embranchement de Gretna, vers le S., à partir de l'embranchement de la montagne de Pimbina, touchant la frontière internationale et se raccordant au réseau de chemin de fer de Saint-Paul, Min. et Manitoba	......	13	......	....	......
Total des lignes d'embranchement (402 milles)	124	113	65	100	......
Total de la ligne principale, comme ci-dessus (2,904 milles)	347	646	435	1,263	213
Complétés et en exploitation, 1,730 milles; En construction 1,576 milles } Grand total (3,306 milles)	471	759	500	1,363	213

RÉCAPITULATION (2).

Parties de la ligne construites par le gouvernement et par la compagnie, respectivement :

Acquis, construit, ou en voie de construction, aux frais de la compagnie.

Ligne principale—Division de Montréal, acquis par la compagnie.	347	
Section de l'Est, construit " " .	40	
Section Centrale " " " .	606	993
Lignes d'embranchement—Division de Montréal, acquis par la Cie.	102	
" du Manitoba, " .	22	
" " construit " .	113	
Ligne principale—Section de l'Est, en voie de construction par Cie.	610	
" Centrale " " " " .	653	
		1,263
Lignes d'embranchement—Sec. de l'Est, en construction par Cie.	100	100
		2,593

Construit et en voie de construction aux frais du gouvernement.

Ligne principale—Section du lac Supérieur, construit par le gouvernement	435	
Lignes d'embranchement—Division du Manitoba, construit par le gouvernement	65	
Ligne principale—Section du Pacifique, en voie de construction aux frais du gouvernement	213	713
Longueur totale des lignes principales et des embranchements acquis, construits et en voie de construction		3,306

RÉCAPITULATION (3).

Quantum terminé de la ligne :

Terminé et équipé.

Construit par le gouvernement, mais équipé par la compagnie	500	
Construit ou équipé par la compagnie	1,230	
		1,730

En voie de construction.

En voie de construction aux frais du gouvernement	213	
" " " de la compagnie	1,363	1,576
Longueur totale des lignes principales et des embranchements acquis, construits ou en voie de construction.		3,306

Equipement.

Le matériel roulant de la compagnie est neuf et de modèles supérieurs et des plus approuvés.

Il se compose de

146 locomotives.
87 voitures à voyageurs.
27 wagons à bagage, wagons-express et wagons-poste.
6 wagons-palais et dortoirs.
6 wagons du service et autres wagons spéciaux.
1,003 wagons fermés et à bestiaux.
3,449 wagons-plateformes.
73 wagons des conducteurs.
9 wagons à outils, wagons de sauvetage ou autres wagons auxiliaires.

1,730 milles de voie sont ainsi complètement équipés.

La compagnie a des ateliers considérables à Montréal pour la manufacture de locomotives et de wagons à voyageurs, et à Perth pour la manufacture de wagons à marchandises ; et à Winnipeg, ainsi qu'à Carleton-Place, il y a de grands ateliers de réparations générales, tous complètement munis de l'outillage le plus moderne. Aucune partie de l'équipement n'a été fournie par le gouvernement.

PARTICULARITÉS DE LA LIGNE.

La ligne entière est construite en vue de l'exploitation la plus efficace et la plus économique. Des rails d'acier de la meilleure qualité, pesant cinquante-six livres et plus par verge sont employés partout ; et toutes les constructions importantes sont d'une nature permanente.

On a pris grand soin de rendre les rampes aussi faibles que possible ; et sous ce rapport le Pacifique canadien pourra soutenir la comparaison la plus favorable avec toutes les autres lignes transcontinentales. Les rampes les plus fortes entre le lac Supérieur et les Montagnes-Rocheuses (distance de près de 1,400 milles) ne dépasseront pas 52 $\frac{8}{10}$ pieds par mille, et sur la plus grande partie de cette section elles ne dépasseront pas 40 pieds par mille ; à partir de Winnipeg, vers l'est, jusqu'à la baie du Tonnerre, le maximum n'est que 26 $\frac{4}{10}$ pieds. Le tracé final de la section du lac Supérieur est assez avancé pour justifier l'opinion que le maximum en premier lieu mentionné (52 $\frac{8}{10}$ pieds) ne sera pas dépassé entre Montréal et les Montagnes-Rocheuses, distance d'environ 2,330 milles.

Les rampes les plus fortes, qui dans aucun cas n'excéderont celles du chemin de fer *Central Pacific*, seront limitées à la section des montagnes et dans un espace de 150 milles.

On devra aussi remarquer que toute la section des montagnes est comprise dans une distance de 550 milles à partir de la côte du Pacifique, tandis que celle des chemins de fer *Central* et *Union Pacific* couvre plus de 1,250 milles et atteint une bien plus grande élévation.

On s'est soigneusement gardé contre la neige dans la section des prairies, en élevant la chaussée du chemin tellement au-dessus de la surface de la contrée, qu'on évitera presque entièrement de faire des tranchées.

NATURE DE LA CONTRÉE TRAVERSÉE.

A l'est du lac Nipissingue le chemin traverse en grande partie une contrée ancienne et bien développée, et commande l'immense commerce de bois de la vallée du haut de l'Ottawa.

A partir de Callander en allant à l'ouest, et sur tout le parcours de la section du lac Supérieur, jusqu'à Winnipeg, la ligne passe à travers plusieurs belles forêts qui fourniront du bois de chauffage et de construction aux colons des prairies ; cette partie de la ligne passe aussi sur des terres minières très précieuses, où le fer et le cuivre abondent.

Le chemin de fer entre Winnipeg et le pied des montagnes Rocheuses, sur 900 milles de distance, traverse une des plus riches régions agricoles du monde, dont la colonisation a été jusqu'à présent arrêtée par le manque de communications par chemin de fer, mais fait maintenant des progrès considérables. Dans ce district se trouvent presque toutes les terres concédées à la compagnie. La contrée est une prairie légèrement onduleuse, bien arrosée partout, et n'exigeant nulle part aucune irrigation. Le sol est uniformément profond et riche, et certainement égal à celui des meilleures terres agricoles dans aucune partie de l'Amérique du Nord.

Des cultivateurs expérimentés regardent comme moyenne une récolte de 28 boisseaux de blé, de 49 d'orge et de 56 d'avoine par acre, et les récoltes des deux dernières années ont fortement dépassé cette estimation. Le blé ordinairement cultivé, connu sous le nom de " N° 1 dur," jouit de la meilleure réputation auprès des meuniers partout, et commande toujours un prix plus élevé que les autres variétés.

Le sol est aussi exceptionnellement favorable à la culture des pommes de terre, des navets et autres racines. Le bois, bien que peu abondant sur les prairies, pousse en

général en quantité suffisante pour subvenir aux besoins des colons pendant quelques années encore.

On trouve de la houille dans la plus grande partie des districts du sud et de l'ouest de la région des prairies, sur une étendue d'au moins 40,000 milles carrés. Des mines sont déjà en exploitation dans certaines localités, et l'on se prépare à les développer sur une grande échelle pendant la saison prochaine, tout près de la ligne du chemin de fer, de sorte qu'il n'y a aucun doute qu'il y aura une provision abondante et permanente de houille à bon marché.

La température moyenne annuelle du Nord-Ouest Canadien ne diffère pas essentiellement de celle de Saint-Paul et de Montréal ; l'air est pur et sec ; et les hivers, bien que froids, sont beaux et agréables.

A l'ouest de Winnipeg, le climat s'améliore tellement que sur les grandes plaines qui s'étendent au pied des montagnes Rocheuses, du côté de l'est, et qui sont déjà devenues célèbres pour l'élevage, aucun abri n'est nécessaire pour les animaux durant l'hiver.

La cité de Winnipeg est le grand centre distributeur pour toute la contrée entre la rivière Rouge et les montagnes Rocheuses, et son rapide accroissement pourra faire juger de l'étonnant développement de cette région. La population de Winnipeg, en 1871, était de 350 âmes ; actuellement, bien qu'elle ne jouisse que depuis trois ans de communications par chemin de fer, sa population dépasse 25,000 âmes, et ses propriétés imposables sont évaluées à $30,400,000.

La partie de la section Oouest de la ligne située entre les montagnes Rocheuses et celles des Cascades n'a pas été explorée à fond pour les minéraux ; mais on sait qu'il s'y trouve de la houille, et ces montagnes, ici comme ailleurs, seront sans doute trouvées riches en métaux.

Sur la côte du Pacifique, il y a d'immenses forêts de pin de Douglas et autres bois précieux, dont l'exploitation constitue une importante industrie.

Tout près du terminus sur le Pacifique il y a de grands terrains houillers, dans lesquels des fouilles considérables ont été pratiquées et qui fournissent la principale source d'alimentation de houille des villes de la côte du Pacifique jusqu'à San-Francisco vers le sud.

La tête de la ligne principale sur le Pacifique se trouve à Burrard-Inlet, l'un des meilleurs ports de la côte, qui possède le triple avantage de la facilité d'accès, d'une grande capacité, et d'un mouillage sûr pour les plus grands vaisseaux de mer.

Vers le nord-ouest en suivant la côte, sur une distance de plus de 500 milles, à partir de Burrard-Inlet, la navigation est bien abritée et sûre pour les plus petites embarcations, et la navigation se fait dans l'intérieur, vers le sud, sur une distance de 150 milles en passant par le détroit de Puget. Toute cette côte, qui est riche en minéraux et autres ressources naturelles, et qui renferme beaucoup de belles terres pour la culture et l'élevage, et jouit d'un climat doux et sain, en toutes saisons de l'année, devra se développer rapidement lorsqu'elle sera facilement accessible par les chemins de fer.

TÉLÉGRAPHE.

Parallèlement au chemin de fer, la compagnie construit une ligne de télégraphe de première classe, qui offrira une communication télégraphique indépendante à travers le continent, et sera à la disposition du public aussi bien qu'à celle de la compagnie.

RECETTES.

Il y a toute raison de croire que dans très peu de temps le trafic local de la ligne, qui se développe avec une rapidité étonnante, soutiendra favorablement la comparaison avec celui des chemins de fer voisins dans les Etats-Unis.

Si l'on prend comme base les neuf premiers mois de l'année courante, les recettes brutes par mille et par année des lignes suivantes sont :—

Central Pacific, environ	$7,600
Union Pacific, environ	7,000
Saint-Paul, Minnéapolis et Manitoba, environ	7,400
Northern Pacific (inachevé), tel qu'indiqué par le dernier rapport annuel de cette compagnie	6,318

Nonobstant la condition isolée, morcelée et incomplète des différentes sections du Pacifique canadien, les recettes brutes de la ligne ont été comme suit (les dernières semaines de 1882 étant évaluées en partie) :—

Division de l'Est.

Du 1er janvier au 31 décembre 1881	$519,677 98
" " 1882................	978,731 87

Division de l'Ouest.

Du 1er mai au 31 décembre 1881 ; 8 mois...........	$441,813 65
" " 8 "	1,252,719 81
Année entière, 1882.....................................	1,506,029 02

Ligne entière.

Du 1er janvier au 31 décembre 1882.................	$2,484,760 89

La division de l'Ouest n'a été ouverte au trafic que le 1er mai 1881 ; et c'est pour cette raison que la comparaison des recettes ne peut se faire aussi complètement pour cette partie de la ligne que pour l'autre.

Ces recettes représentent le revenu du trafic réel, et ne comprennent pas le fret sur les matérianx de construction ou autres à l'usage de la compagnie.

Sur la base du nombre moyen de milles réellement en exploitation durant l'année, les recettes brutes par mille en 1882 seraient à peu près comme suit :—

Sur la division de l'Est..	$3,200
Sur la division de l'Ouest..	3,600

Afin d'encourager la colonisation, la compagnie a adopté dans le Nord-Ouest des taux bien inférieurs à ceux des autres compagnies de chemins de fer dans la même position ; et ces taux ont été préparés de manière à rendre accessibles les terres les plus éloignées qu'atteint la ligne.

AVANTAGES COMME LIGNE DIRECTE.

Il est digne de remarque que la distance de New-York à San-Francisco par la plus courte ligne de chemin de fer à travers les Etats-Unis, est de 3,331 milles, tandis que par le chemin de fer Canadien du Pacifique, de Montréal à Port-Moody (son terminus sur le Pacifique), la distance ne sera que de 3,164 milles ; et que la distance par la plus courte ligne des Etats-Unis, de Chicago à San-Francisco, est de 2,408 milles, tandis que de Chicago à Port-Moody, par voie de Saint-Paul, Winnipeg et le chemin de fer Canadien du Pacifique, elle sera de 2,342 milles.

Considérant la direction prise par les steamers sur les océans Atlantique et Pacifique, et la moindre longueur de la ligne de la compagnie à travers le continent, son achèvement abrégera considérablement le temps occupé par le voyage entre les ports de la Chine et du Japon et ceux de l'Europe ; et avec ses avantages sous le rapport de la distance, de ses faibles rampes et de l'usage de son propre chemin de fer d'un océan à l'autre, la compagnie du Pacifique Canadien sera certainement en état de commander sa large part du trafic trans-Pacifique, aussi bien que celui d'une partie considérable de la côte du Pacifique.

POSITION FINANCIÈRE.

La compagnie est autorisée par sa charte à émettre des obligations qui pourront être garanties par une hypothèque spéciale sur son chemin de fer et ses privilèges, ou sur les terres qui lui sont concédées, ou sur les deux ; mais elle n'a exercé ce pouvoir que pour l'émission d'obligations jusqu'à concurrence de $25,000,000, garanties par ses concessions de terres seulement.

Sur ces obligations, $5,000,000 ont été déposées entre les mains du gouvernement pour un temps limité, comme garantie de l'accomplissement du contrat, mais elles ne portent aucun intérêt.

La compagnie a déjà vendu environ 6,452,000 acres de ses terres, dont le paiement partiel a déjà racheté $3,771,500 d'obligations, et les paiements restant à faire rachèteront une nouvelle somme de $13,451,000, laissant moins de $2,700,000 de ces obligations à découvert.

Le reste de la concession de terres, s'élevant à 18,548,000 acres, ne sera donc chargé que du paiement de $2,700,000 d'obligations, non compris les $5,000,000 d'obligations déposées entre les mains du gouvernement, qui seront remises à la compagnie lors de l'achèvement du contrat en garantie duquel elles ont été déposées.

Les parties de la ligne partant de Montréal et de Brockville respectivement, allant à l'ouest jusqu'à Callander, et qui forment, avec les embranchements, 449 milles de chemin de fer, ont été acquises par achat ou par fusion ; et en vertu de ces achats la compagnie s'est chargée d'obligations, dont la partie impayée, s'élevant à moins de $5,500,000, reste encore comme charge sur 441 milles des propriétés acquises. Mais à cette exception près, *il n'existe aucune charge ou redevance d'aucune nature sur le chemin ou les privilèges de la compagnie.*

Le produit des $20,000,000 d'obligations garanties par la concession de terres, à mesure que celles-ci sont vendues, est déposé entre les mains du gouvernement, qui paie sur ces dépôts un intérêt de 4 pour cent par année. Ce produit est remboursé à la compagnie en proportion du nombre de milles de chemin qu'elle construit (de la même manière que les subventions en argent données par le gouvernement) à mesure que la construction avance ; et la balance de ce produit et de la subvention en argent donnée à la compagnie, s'élève à environ $31,500,000. On croit que cette somme, jointe au produit du capital social restant non-émis (à l'exclusion de $10,000,000 d'action, qui doivent être réservées) suffira amplement à la construction complète et à l'équipement efficace du chemin de fer, et que 1,800,000 acres de terres seront plus que suffisants pour éteindre les $2,700,000 d'obligations garanties par les concessions de terres restant à rembourser.

La situation de la compagnie se trouve donc être comme suit :—

Après avoir complètement pourvu à la construction et à l'équipement des lignes de chemin de fer et de télégraphe, la compagnie aura dans sa caisse $10,000,000 d'actions non-émises.

Elle possédera aussi environ 17,000,000 d'acres de terres non grevées, excepté par les $5,000,000 d'obligations possédées par le gouvernement comme garantie de l'exploitation du chemin de fer pendant dix ans.

Toute la propriété de la compagnie, lorsqu'elle sera au complet, représentera $90,000,000 de capital social, et sera libre de toute redevance, excepté environ $5,500,000 sur les lignes achetées.

La compagnie est autorisée et continuera à payer l'intérêt semi-annuellement sur les actions libérées, durant la construction, au taux de pas moins de 5 pour cent par année ; et le produit des terres non vendues (environ 17,000,000 d'acres) sera disponible et réservé spécialement, s'il est nécessaire, pour suppléer aux recettes nettes au cas où celles-ci ne suffiraient pas à cette fin.

GEORGE STEPHEN, président.

MONTRÉAL, 12 décembre 1882.

LE PRÉSENT TRAITÉ, fait et passé entre la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, représentée et agissant aux présentes par M. George Stephen, son président, et M. Charles Drinkwater, son secrétaire, sous l'autorité de résolutions dûment adoptées par les actionnaires de la dite compagnie à une assemblée générale spéciale des dits actionnaires, régulièrement convoquée et tenue à Montréal, Canada, le 31me jour de mai 1881; et d'une résolution du conseil des directeurs de la dite compagnie, dûment adoptée à une assemblée de ce conseil régulièrement convoquée et tenue le 3me jour de juin 1881, d'une part; et la compagnie de chemin de fer du Canada Central, agissant et représentée aux présentes par M. William Cassels, son président, et M. Archer Baker, son secrétaire, sous l'autorité de résolutions dûment adoptées par les actionnaires de la dite compagnie en dernier lieu mentionnée, à une assemblée générale spéciale de ces actionnaires, régulièrement convoquée et tenue à Brockville, Canada, le 1er jour de juin 1881, et par une résolution dûment adoptée par le conseil des directeurs de la dite compagnie en dernier lieu mentionnée à une assemblée des dits directeurs régulièrement convoquée et tenue à Brockville comme susdit, le 9me jour de juin 1881, d'autre part;

ATTESTE QUE:—

Attendu que par la section 25 de la charte de la partie de première part, il est déclaré que comme prolongement du chemin de fer qu'elle est par cette charte autorisée à construire, la partie de première part pourra acheter ou acquérir par bail ou autrement, et posséder et exploiter le chemin de fer de la compagnie du Canada Central, ou se fusionner avec celle-ci, sauf telles hypothèques, charges ou redevances alors existantes qui seront stipulées et convenues;

Et attendu que par l'acte constitutif de la compagnie de chemin de fer du Canada Central et par les divers actes qui l'amendent, il est stipulé que la partie de seconde part pourra se fusionner avec toute autre compagnie de chemin de fer et que cette fusion pourra se faire par contrat de fusion régulièrement exécuté et passé par les compagnies fusionnantes;

Et attendu que les parties de première et seconde parts ont résolu d'exercer les pouvoirs qui leur ont été ainsi respectivement conférés, et de se fusionner, comme elles y sont autorisées, aux termes et conditions ci-après détaillés et écrits, et qu'il est nécessaire, conformément à la loi, à la dite charte et auxdits actes, qu'un traité de fusion soit exécuté par les dites deux compagnies, après avoir été soumis à leurs actionnaires respectifs et avoir été approuvé par eux à une assemblée générale spéciale de ces actionnaires, convoquée à cette fin;

Et attendu que les présentes ont été régulièrement soumises aux actionnaires de la partie de première part à une assemblée générale spéciale des actionnaires régulièrement convoquée et tenue à cette fin à Montréal susdit, le 31 mai 1881, et aux actionnaires de la partie de seconde part à une assemblée générale spéciale régulièrement convoquée et tenue à cette fin à Brockville susdit, le 1er jour de juin 1881, et qu'ayant été à ces assemblées respectives des actionnaires régulièrement délibérées, elles ont été approuvées et ordre a été donné de les exécuter;

Et attendu que la partie de seconde part a émis, vers le 4e jour d'octobre 1879, des obligations portant première hypothèque échéant le 1er jour d'octobre 1899, pour une somme de £500,000 sterling, portant intérêt de 5 pour cent, qui ont été négociées et dont les coupons jusqu'à leur échéance sont garantis, le gouvernement du Canada s'étant chargé de leur paiement en considération d'un fonds déposé à cette fin entre les mains du dit gouvernement par la dite partie de seconde part, la dite partie de seconde part payant au fidéicommissaire de ces dites obligations un fonds d'amortissement de 2 pour cent par année, sur le chiffre brut de ces obligations, afin d'aider à leur rachat;

Et attendu que la dite partie de seconde part a, le ou vers le 19e jour d'octobre 1880, fait une émission d'obligations portant seconde hypothèque, s'élevant à £200,000 sterling, portant intérêt de six pour cent, et payable trente jours après le 1er octobre 1880, lesquelles obligations ont été négociées;

Et attendu que la dite partie de seconde part est autorisée par le dit acte à donner à l'entrepreneur de la construction du prolongement du dit chemin de fer de Pembroke à la station de Callander, des actions privilégiées de première classe jusqu'à concurrence de $1,400,000, en proportion des progrès des travaux de construction du dit prolongement, et qu'elle a autorisé l'émission de ces actions dont une partie a déjà été acquise, et est actuellement émise, et dont le reste sera acquis lors de l'achèvement de la dite construction, le dividende sur les dites actions privilégiées étant limité à six pour cent par année ;

Et attendu que la dite partie de seconde part a émis 10,023 actions de $100 chacune, du fonds social ordinaire de la compagnie de chemin de fer du Canada Central, qui sont maintenant la propriété de diverses personnes, actionnaires de la compagnie, et qu'elle peut être aussi appelée à émettre certains nouveaux montants d'actions ordinaires représentant les actions, dettes et obligations de la ci-devant compagnie de chemin de fer de Brockville à Ottawa, et aussi une nouvelle somme de $6,500 par mille sur le prolongement du dit chemin de fer de Pembroke à la station de Callander, les actions ordinaires à émettre relativement au dit prolongement de Pembroke à la station de Callander s'élevant à $825,500 ;

Et attendu qu'il est dû par la dite partie de seconde part, à diverses personnes qui en sont créancières, certaines sommes dont le chiffre, aussi bien que celui de la nouvelle somme d'actions à émettre pour le compte des actions et obligations de la ci-devant compagnie de chemin de fer de Brockville à Ottawa, ne peut être déterminé exactement pour le moment ;

A ces causes, le présent traité de fusion fait foi :—

Que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique et la compagnie de chemin de fer du Canada Central, seront et sont par le présent fusionnées sous le nom de la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, aux termes et conditions qui suivent :—

1. La partie de première part prend à sa charge toute la responsabilité et les obligations et les devoirs de la partie de seconde part au sujet de la dite émission des obligations portant première hypothèque faite comme susdit par la partie de seconde part, y compris le paiement du fonds d'amortissement, dont le premier versement annuel deviendra dû et sera payable par la partie de première part le premier jour de septembre prochain ; le tout selon que stipulé dans l'acte de transport sous forme d'hypothèque, fait et passé par la partie de seconde part en faveur de l'honorable Mathew Henry Cochrane, en qualité de fidéicommissaire, le 4me jour d'octobre 1879, et à l'entière exonération et décharge de la partie de seconde part à perpétuité.

2. La partie de première part prend à sa charge toute la responsabilité et les obligations, engagements et devoirs de la partie de seconde part au sujet des dites obligations portant seconde hypothèque, le tout selon que stipulé dans l'acte de transport sous forme d'hypothèque garantissant les dites obligations de seconde hypothèque, fait et passé par la partie de seconde part en faveur du dit Mathew Henry Cochrane, comme fidéicommissaire, le 19e jour d'octobre 1880, et les dites obligations de seconde hypothèque elles-mêmes, à l'entière exonération et décharge de la partie de seconde part à perpétuité, l'intérêt sur les dites obligations en dernier lieu mentionnées devant être à la charge de la partie de première part à compter du 1er jour de mai 1881.

3. La partie de première part paiera aux porteurs des dites actions privilégiées de la compagnie de chemin de fer du Canada Central, sur demande, la proportion de la dite somme de $1,400,000 représentant le chiffre des dites actions déjà acquises, et ensuite le reste de ces actions, représentant le reliquat des dites actions privilégiées à mesure que les actionnaires privilégiés y auront droit ; et jusqu'au parfait paiement de la dite somme capitale elle paiera l'intérêt sur ces actions, à compter du 1er jour de mai 1881, semestriellement, aux porteurs de ces actions, au taux de six pour cent par année, au bureau de la Banque de Montréal, à Montréal ; ces paiements semestriels devront être faits le premier jour de mai et de novembre de chaque année, à comp-

ter du 1er novembre prochain, jusqu'au paiement par la partie de première part de la dite somme de $1,400,000 cours actuel, et lors de tel paiement les dites actions privilégiées seront annulées.

4. La partie de première part paiera aux porteurs des actions ordinaires de la dite compagnie, déjà émises, sur demande et à telles personnes qui auront droit à de nouvelles actions ordinaires, à mesure que ces personnes y auront droit, la somme de cinquante centins par piastre, sur chaque et toute action du dit capital social ordinaire, en argent, sur paiement de laquelle somme les dites actions ordinaires seront annulées et deviendront et seront éteintes à mesure qu'elles seront payées au taux ci-dessus mentionné, et tout certificat (*scrip*) de ces actions sera remis à la partie de première part pour être ainsi annulé ; et aucun porteur d'actions du capital social de la compagnie de chemin de fer du Canada Central, ou de la compagnie du chemin de fer de Brockville à Ottawa, ou d'obligations ou réclamations contre la compagnie du chemin de fer de Brockville à Ottawa ne pourra réclamer aucun droit ni recevoir aucun dividende ou somme d'argent d'aucune sorte de l'une ou de l'autre compagnie, ou de la partie de première part, en sus et au delà du dit taux de cinquante centins par piastre de chaque action du capital ordinaire de la compagnie de chemin de fer du Canada Central auquel il pourrait avoir droit en sa qualité d'actionnaire, de porteur d'obligation ou de créancier.

5. La partie de première part paiera intégralement aux créanciers de la partie de seconde part les sommes dues à ces créanciers de la partie de seconde part, à mesure qu'elles deviendront dues, à l'entière exonération et décharge de la partie de seconde part, sans aucune exception quelconque.

6. A compter de l'exécution finale du présent traité de fusion par les deux parties aux présentes, la compagnie de chemin de fer du Canada Central sera et deviendra fusionnée avec la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et son chemin de fer deviendra et sera un prolongement du chemin de fer Canadien du Pacifique, et sera possédé et exploité par la partie de première part comme sa propre propriété, et comme une partie de son chemin de fer, et dès lors tout l'actif, les propriétés, pouvoirs et privilèges de la partie de seconde part, de toute nature ou espèce quelconque, tels qu'ils existaient le premier jour de mai 1881, et les recettes de la partie de seconde part depuis le dit premier jour de mai 1881, deviendront et seront la propriété de la partie de première part et deviendront et seront *ipso facto* attribués à la partie de première part, et lui appartiendront pour toujours. Et la dite partie de seconde part rendra compte à la partie de première part de ces recettes et déboursés lors du règlement de leurs droits et obligations respectifs en vertu des présentes. Et à partir de la dite date, la partie de première part aura à sa charge toutes les ronponsabilités, les engagements, obligations et devoirs de la partie de seconde part relativement au dit chemin de fer du Canada Central.

7. A compter de la fusion des dites compagnies, la dite partie de première part comme détenteur et possesseur du chemin de fer terminé et en voie de construction connu sous le nom de chemin de fer du Canada Central, sera sujette, relativement au dit chemin de fer, à toutes les obligations de la compagnie de chemin de fer du Canada Central envers toute autre compagnie de chemin de fer ou envers le gouvernement de Québec comme propriétaire du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, relativement au trafic et au droit de circulation, et possédera tous les droits et privilèges relatifs au trafic ou au droit de circulation de la compagnie de chemin de fer du Canada Central à l'encontre de toute autre compagnie de chemin de fer ou à l'encontre du gouvernement de Québec comme propriétaire du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, le tout de la manière, sous la forme, aux conditions et sauf les restrictions et réserves stipulées et prescrites par et en vertu des divers statuts du Canada et de la province d'Ontario, et par et en vertu des arrêtés du conseil faits et passés à ce sujet.

En foi de quoi les parties aux présentes ont exécuté les présentes aux endroits et aux dates respectivement mentionnés en regard des signatures de leurs officiers respectifs, qui ont fait apposer aux présentes leurs sceaux officiels respectifs.

Signé en double par le président et le secrétaire de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, et scellé par la dite compagnie à Montréal, le 6me jour de juin 1881, en présence de
[L.S.] (Signé) W. F. SALSBURY.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.
(Signé) GEO. STEPHEN, *président.*
(Signé) C. DRINKWATER, *secrétaire.*

Signé en double par le président et le secrétaire de la compagnie de chemin de fer du Canada Central, et scellé par la dite compagnie à Brockville, le 9me jour de juin 1881, en présence de
[L.S.] (Signé) S. E. TAPRELL.

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU CANADA CENTRAL.
(Signé) WM. CASSELS, *président.*
(Signé) ARCHER BAKER, *secrétaire.*

LE PRÉSENT TRAITÉ, fait en double, ce quatrième jour de mars mil huit cent quatre-vingt-deux, entre Sa Majesté la Reine, agissant pour et au nom de la province de Québec, par l'honorable Joseph A. Chapleau, premier ministre et commissaire des chemins de fer de la dite province, ci-après désignée sous le nom de "le gouvernement," et la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien, corps politique et incorporé, duement incorporé par lettres patentes de la Puissance du Canada, agissant aux présentes par Duncan McIntyre et Richard B. Angus, vice-présidents d'icelle, duement autorisés aux fins des présentes par une résolution du bureau des directeurs de la dite compagnie, ci-après appelée "la compagnie;"

ATTESTE :—

1. Que le gouvernement, sujet à la ratification de la législature de la province de Québec, ainsi qu'il est ci-après pourvu, a vendu, cédé et transporté et par les présentes vend, cède et transporte à la compagnie, acceptant comme ci-dessus, cette partie du chemin de fer maintenant connu sous le nom du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, qui se trouve entre les cités de Montreal et Aylmer, toutes deux inclusivement, avec l'embranchement de Saint-Jérome, et tous les terrains, propriétés, droits et privilèges qui leur appartiennent ou qui sont tenus ou ont été acquis par le dit gouvernement pour les fins de cette partie du chemin de fer susdit, ou qui sont accessoires, ou en rapport avec iceux, comprenant aussi tous les instruments, outils, machineries et biens mobiliers de tous genres qui sont maintenant en usage sur la partie susdite du dit chemin de fer, et pour la maintenir en opération, à l'exception des magasins; mais le gouvernement réserve de la dite vente les terrains et propriétés situés dans la cité de Montréal, connus sous le nom de propriété Belle-Rive, étant le numéro 1593 du cadastre du quartier Sainte-Marie, de la cité de Montréal, et la moitié nord-ouest de la propriété connue sous le nom de propriété Macdonald, qui est désignée sous le numéro 615 des plan et livre de renvoi officiels du même quartier.

Dans la présente vente sont comprises la propriété connue et désignée sous le numéro 1581 des plan et livre de renvoi officiels du quartier Sainte-Marie susdit, communément appelée la propriété de la prison, et sur laquelle les boutiques du chemin de fer susdit sont maintenant en construction, bornée en front par la rue Sainte-Catherine, d'un côté par l'avenue Colborne, de l'autre côté par les numéros 1577, 1578 et 1579 du plan officiel susdit, et en arrière par le mur en pierre qui se trouve derrière la prison de Montréal, ainsi que la propriété située à Hochelaga, connue sous le nom d'ancien Hôpital Militaire, désignée au cadastre du village incorporé d'Hochelaga sous les numéros 149 et 150.

Il est cependant stipulé que cette réserve de la propriété Belle-Rive n'a lieu seulement et exclusivement que pour les fins du reste du dit chemin de fer, et pour aucune autre fin quelconque; que les hangars pour le fret de la compagnie seront érigés sur cette partie de la propriété Macdonald qui lui est présentement vendue, et que la dite propriété servira exclusivement à des fins de chemin de fer, et ne pourra être utilisée pour aucune autre fin quelconque, ainsi que tous les droits, privilèges, et droits de propriété acquis ou tenus par le gouvernement pour les fins de, ou en relation avec l'embranchement proposé du dit chemin de fer, à un point de jonction avec le chemin de fer du Grand Tronc, à l'ouest de la dite cité de Montréal.

La description ci-dessus comprend, sans les nommer ou désigner plus spécialement (sous la réserve susdite), toutes propriétés qui sont maintenant possédées par le gouvernement comme accessoires ou relativement à la partie susdite du dit chemin de fer, depuis son terminus, sur la propriété connue sous le nom de Casernes de la Porte de Québec, dans la cité de Montréal, inclusivement, jusqu'à ses terminus à Aylmer, Ottawa et Saint-Jérôme, tous inclusivement, ainsi que l'embranchement proposé ci-dessus mentionné.

2. Le gouvernement a aussi vendu, cédé et transporté, et par les présentes vend, cède et transporte à la compagnie, acceptant comme susdit, une partie du matériel roulant et de l'outillage qui se trouve maintenant sur le chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, jusqu'à concurrence de la somme de $450,000.00, d'après les prix mentionnés dans la cédule ci-annexée, ainsi que des approvisionnements de magasins, jusqu'à concurrence de la somme de $30,000.00, au prix coûtant, l'outillage et le matériel roulant devant être pris à même ceux qui existent actuellement sur le dit chemin de fer, en proportion équitable, quant à la qualité et aux quantités, d'après le détail contenu dans la cédule ci-dessus mentionnée et les approvisionnements de magasins seront pris dans des proportions semblables, et quant à la qualité parmi les approvisionnements de magasins qui sont possédés par le gouvernement pour les fins du chemin de fer susdit; et si les parties aux présentes ne peuvent s'entendre quant aux proportions dans lesquelles les dits outillage, matériel roulant et approvisionnements de magasins seront respectivement pris par elle ou quant à la qualité d'iceux, tout différend à ce sujet sera déterminé par les surintendants du matériel de traction du gouvernement et de la compagnie, qui, dans le cas de divergence, auront le pouvoir de nommer une troisième personne comme tiers-arbitre, et dans ce cas, la décision de majorité d'entre eux sera finale.

3. Il est de plus stipulé entre les parties aux présentes que les différents travaux de construction qu'on exécute maintenant dans et près de la cité de Montréal, pour les fins du chemin de fer susdit, comprenant une double voie jusqu'à la gare des Casernes de la Porte de Québec, seront continués et complétés par le gouvernement d'après les contrats qui sont maintenant en existence, et conformément à ces contrats, en autant qu'il existe des contrats à cette fin, et s'il n'en existe pas, alors d'une manière convenable; le gouvernement construira aussi sur la partie de la propriété Macdonald maintenant vendue, un hangar à fret pour l'usage de la compagnie, de quarante pieds par quatre cents pieds, qui ne coûtera pas moins que dix mille piastres, le plan devant en être approuvé par la compagnie. Et une station sera construite par la compagnie sur la propriété susdite des Casernes de la Porte de Québec, dans le délai d'un an de la date des présentes, au coût de pas moins de $60,000.00, et la compagnie paiera au gouvernement, à même le prix d'achat ci-dessous mentionné, la somme de $240,000.00 en considération de son obligation de faire exécuter les contrats susdits et de faire construire le dit hangar à fret, et ces paiements seront faits au fur et à mesure que les travaux progresseront, et la dite compagnie pourra se réserver à même le prix d'achat, la somme de $60,000 pour la station susdite.

4. Et il est de plus stipulé entre les parties aux présentes, qu'un embranchement du dit chemin de fer sera construit depuis un point sur sa ligne principale au nord de la station du *Mile-End*, à un point de jonction avec le chemin de fer du Grand Tronc, entre la station de Dorval et Montréal; les points de jonction devant être choisis par la compagnie. A même le prix d'achat, une somme de $100,000 sera dépensée sous la direction et la surveillance de la compagnie pour la construction de cet

embranchement, et en considération de la dite somme, la compagnie s'engage par les présentes à faire et compléter la construction de cet embranchement de la même qualité que le reste du chemin de fer susdit, et ce dans le délai d'une année à compter des présentes.

5. Cette vente, cession et transport, ainsi que les conventions susdites, sont ainsi faites pour et en considération de la somme de $4,000,000, à même lesquelles la compagnie paiera la somme susdite de $300,000 pour compléter les travaux de construction susdits dans et près de Montréal, dans les proportions ci-dessus mentionnées, et la somme de $100,000 pour l'embranchement susdit jusqu'au chemin de fer du Grand Tronc, suivant qu'elles seront requises de temps en temps pour exécuter les contrats susdits ainsi que les autres termes et conditions mentionnés aux présentes. La compagnie paiera aussi au gouvernement une autre somme de $600,000, par échéances annuelles de $100,000 payables à la fin de chaque année, le premier jour de mars, le premier desquels deviendra dû le premier de mars 1883, avec intérêt à raison de cinq par cent pour an au même temps que l'intérêt sur la balance du prix de vente, ainsi qu'il est ci-après pourvu, et quant à la balance de $3,000,000, la compagnie s'engage à payer l'intérêt sur icelle au gouvernement à raison de cinq pour cent par an, semi-annuellement, les premiers jours de mars et de septembre de chaque année, à commencer le premier de septembre prochain, avec le droit en faveur de la compagnie de payer le dit montant en capital de $3,000,000 au gouvernement en aucun temps, après avoir donné un avis de six mois de son intention de lui faire ce paiement, et le droit au gouvernement de demander et exiger le paiement de la balance due sur le capital, en aucun temps après l'expiration de vingt années depuis la date des présentes, en donnant six mois d'avis préalable de cette demande.

Et la dite vente, cession, transport et conventions sont ainsi faites pour et moyennant les autres considérations suivantes, savoir :—

6. Qu'en autant que la dite acquisition du dit chemin est constituée par les présentes une extension du chemin de fer du Pacifique Canadien, le terminus Est du dit chemin de fer du Pacifique, y compris le dépôt pour les passagers, sera fixé et restera perpétuellement à l'endroit connu sous le nom de Casernes de la Porte de Québec, dans la cité de Montréal, à moins que plus tard la compagnie n'étende son chemin de fer du Pacifique jusqu'à la cité de Québec, dans lequel cas le terminus Est sera fixé dans la dite cité de Québec, la station de Montréal pour les passagers restant toujours aux dites Casernes de la Porte de Québec.

7. Et attendu qu'il est d'une importance essentielle au gouvernement et à la compagnie, qu'il soit établi un service de bateaux sur le Saint-Laurent entre la cité de Québec et la Pointe-Lévis, et qu'une branche de l'Intercolonial soit construite à la Pointe-Lévis, vers l'est, connue sous le nom d'embranchement de Saint-Charles, de manière à pouvoir transférer les chars d'une rive à l'autre, et faire passer les trains du dit chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, et ceux de l'Intercolonial, d'une ligne à l'autre, sans déchargement; en conséquence il est convenu que le gouvernement fera tous ses efforts pour obtenir du gouvernement de la Puissance, la construction des travaux nécessaires à cet effet, pour tel service de steamers sur le côté sud du Saint-Laurent, à la Pointe-Lévis, et pour tel embranchement, dans le plus court délai possible; et du moment que le gouvernement aura obtenu le consentement du gouvernement de la Puissance, il devra remplir sa part d'obligations sur le côté nord pour compléter ces travaux.

8. Que le fret et les voyageurs à longue destination seront transportés sur l'un ou l'autre des dits chemins de fer ou sur aucune partie d'iceux, y compris les branches dejà bâties ou qui seront bâties, ou appartenant ou devant être acquises par les propriétaires respectifs des deux chemins, y compris les ponts et tunnels, aux taux pour fret et voyageurs qui seront établis par la compagnie du chemin de fer du Pacifique pour tout trafic venant d'au delà ou allant au delà d'Ottawa, et pour tout trafic en deçà d'Ottawa, dans aucune direction, à des taux à être fixés de temps à autre entre le gouvernement ou ses représentants et la compagnie. Et si les dites parties ne peuvent s'accorder, tels taux seront fixés par le ministre des chemins de fer de la Puissance, à la demande d'aucune des parties, après en avoir donné avis à l'autre.

27n—2

Et tels taux seront divisés entre le gouvernement ou ses représentants et la compagnie, en proportion du nombre de milles que tel trafic aura parcouru sur chacun des chemins, sans rien charger pour les ponts et tunnels, le même taux par mille devant être chargé sur tels ponts et tunnels que sur les autres parties du chemin.

9. Que si aucune des parties fait des arrangements spéciaux avec aucune autre compagnie de chemin de fer pour le fret ou les voyageurs devant passer par aucune voie appartenant à cette autre compagnie, l'autre partie ou ses représentants aura le droit de bénéficier de tels taux spéciaux pour son propre trafic, en autant que ces arrangements peuvent s'appliquer à tel trafic.

10. Que le gouvernement et ses représentants expédieront avec une diligence égale à celle des trains express, tous les convois d'émigrants partant de la cité de Québec pour l'ouest, et tiendront ces trains comme trains spéciaux, à l'arrivée des navires océaniques amenant tels émigrants, chaque fois que la compagnie notifiera et requerra le gouvernement ou ses représentants d'expédier tels trains spéciaux d'émigrants, et qu'elle sera prête elle-même à les expédier de cette manière. Et le gouvernement et ses représentants fourniront aussi une prompte et rapide expédition à toutes malles étrangères que la compagnie aura à transporter. Et le gouvernement et ses représentants accorderont aussi à la compagnie des taux spéciaux au rabais, n'excédant pas un demi-centin la tonne, par mille, pour tout charbon expédié de Québec pour son chemin de fer, pour l'usage de la compagnie, sans charger de *mileage* pour les chars ; la compagnie fournissant ses chars sans *mileage*, et payant tel *mileage* dû à aucune compagnie de chemin de fer, pour l'usage de ses chars en transportant tel charbon sur le chemin de fer du gouvernement ; mais le gouvernement ne chargera rien pour traîner tels chars sur son chemin quand ils seront vides.

11. Que la compagnie accordera au gouvernement ou ses représentants le droit de parcours pour toujours, depuis la jonction de Saint-Martin jusqu'à la cité de Montréal et les points intermédiaires sur le chemin maintenant vendu, mais sans avoir le droit de faire de trafic local sur telle portion de chemin, excepté en autant qu'il sera réglé à l'amiable entre les parties au présent contrat que le gouvernement pourra transporter les voyageurs à la station ou de la station de Saint-Martin, à ou de Montréal au nom de la compagnie, à des conditions qui seront déterminées dans cette entente. Et la compagnie permettra aussi au gouvernement ou à ses représentants pour les fins du dit chemin de fer, l'usage en commun des stations, plateformes, et de toutes gares, bâties ou qui seront bâties entre la dite jonction et Montréal, pour les voyageurs embarquant ou débarquant ; aussi le droit pour le gouvernement de construire des lignes d'évitement et des hangars à fret, de quarante pieds par deux cents pieds au Mile-End, avec le droit d'y arriver, et le droit d'accès à la station projetée des Casernes de la Porte de Québec pour ses voyageurs et trains de voyageurs, avec l'usage exclusif, à cette station, d'un bureau pour les livres, d'un bureau pour les agents, d'une chambre pour le bagage et d'une chambre pour les officiers du chemin possédé par le gouvernement ou ses représentants, avec l'usage en commun des salles d'attente et de tout ce qui se rapporte à la station, le tout à la condition que le gouvernement et ses représentants paient un loyer de cinq mille piastres par année pour tel usage, contribuant au maintien et au bon ordre de la voie et des lignes d'évitement depuis la jonction de Saint-Martin à la dite station de Montréal, dans la proportion de l'usage qu'en fera le gouvernement et ses représentants calculé par le nombre de roues, et sans aucune autre charge quelconque pour le privilège accordé par les présentes. Et la compagnie mettra aussi à part et donnera au gouvernement, à une place convenable à Hochelaga, pour les fins du dit chemin de fer, un espace de quatre acres de terre qui devra être appliqué à cet usage seulement, avec le droit d'accès à ce terrain, dont la location sera fixée par une entente entre les parties. Et si, en aucun temps, la compagnie décide de construire une autre voie, pour faire une double voie depuis la jonction de Saint-Martin ou depuis le pont de Black River au terminus dans la cité de Montréal, le gouvernement et ses représentants paieront la proportion, calculée annuellement sur le nombre de roues, de l'intérêt sur le coût de cette voie à raison de cinq pour cent par année.

12. Et il est convenu par les présentes que le gouvernement fait la dite vente, transport et cession avec garantie contre toutes réclamations, charges, hypothèques, obligations et servitudes sur la propriété vendue par les présentes. Mais la compagnie sera obligée de payer l'intérêt sur le montant d'achat stipulé dans les présentes, ainsi que les dits divers versements se montant à $600,000, malgré la preuve qu'il y aura des obligations ou empêchements sur la portion du dit chemin de fer vendu par les présentes, tant que la compagnie ne sera pas troublée par le créancier possesseur de ces réclamations.

13. Et comme garantie du paiement de la dite somme de $3,600,000 et des intérêts susdits, la compagnie engage et hypothèque la dite portion du dit chemin de fer dont la vente est convenue par les présentes ; et tous les terrains, bâtisses et dépendances cédés par les présentes ; et tout l'outillage et le matériel roulant qu'il y a comme immeubles par destination ; et de plus engage et hypothèque les deux différentes branches du dit chemin de fer connues sous le nom de branche de Saint-Eustache et branche de Saint-Lin, et tous les terrains, bâtisses et dépendances, outillage et matériel roulant appartenant aux deux dites branches, qui peuvent être décrites plus amplement comme suit, savoir :

La dite branche de Saint-Eustache commençant à un point de jonction avec la portion du chemin de fer vendu par les présentes près du village de Sainte-Thérèse et s'étendant à la station de la dite branche dans le village de Saint-Eustache, ayant à peu près 7½ milles de long, avec toutes les propriétés et dépendances qui s'y rattachent ;

Et la dite branche de Saint-Lin, autrement appelée et connue du nom de chemin de fer des Laurentides, commençant au point de jonction de cette ligne avec la branche de Saint-Jérôme du dit chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental près du dit village de Sainte-Thérèse et s'étendant à quinze milles au terminus du dit chemin dans le village de Saint-Lin, avec toutes les propriétés, matériel roulant et dépendances qui s'y rattachent.

Mais il est convenu par les présentes que si le titre de la dite compagnie à la dite branche de Saint-Eustache et de la branche de Saint-Lin, comme propriétaire de ces chemins, ne sont pas confirmés et validés par la législature de la province de Québec à la session qui doit avoir lieu bientôt, l'hypothèque précédente sur les dites branches et leurs dépendances sera *ipso facto* cancellée et annulée ; et la compagnie donnera d'autres garanties pour le paiement de la dite somme de $600,000, d'après un arrangement à l'amiable.

14. Que dans le but d'éviter aucun accident ou délai, et donner l'usage conjoint de la dite portion du dit chemin située entre la jonction de Saint-Martin et le terminus de Montréal inclusivement, sans confusion ou obstruction, l'expédition et la direction de tous les trains et engins sur la dite portion du dit chemin, et la conduite de tous les employés engagés dans telle expédition et direction, seront sous la surintendance et le contrôle exclusifs des officiers de la compagnie. Et le gouvernement sera responsable pour tous les dommages faits au chemin ou aux ponts, causés par aucune défectuosité dans son matériel roulant, ou son équipement, ou par la négligence ou la malice de ses employés. Et si, sur la plainte de la compagnie, il est établi qu'aucun employé du gouvernement a été coupable de désobéissance aux ordres ou d'insubordination dans telle expédition et direction des trains, tel employé sera, ou démis par le gouvernement, ou déplacé de telle manière qu'il n'ait plus la permission d'exercer ses fonctions sur le dit chemin sous le contrôle de la compagnie. Et d'un autre côté la compagnie sera responsable de tous les délais et accidents causés par la négligence ou la malice de ses employés dans le règlement de cette direction et expédition.

15. Que, dans le but de relier le chemin de fer avec les hangars à fret sur la dite propriété Macdonald et avec les hangars de la compagnie en arrière de la prison de Montréal, la compagnie établira ou construira une branche ou ligne d'évitement, depuis la ligne principale à Hochelaga jusqu'à la dite propriété, avec double voie, l'une pour le hangar à fret du gouvernement, et l'autre pour le hangar à fret de la compagnie, avec ligne d'évitement dans les dites boutiques ; aux frais conjoints du gouvernement et de la compagnie, sur un plan qui sera adopté par les parties ici présentes, égal en qualité au restant du dit chemin ; les parties ici présentes devant faire

les avances nécessaires pour telle construction dans la proportion d'un tiers par le gouvernement ou ses représentants, et deux tiers par la compagnie, au fur et à mesure que les travaux avanceront. Et la compagnie permettra qu'il soit fait par le gouvernement une ligne d'évitement convenable depuis la ligne principale, longeant le fleuve jusqu'à la dite propriété de Belle-Rive.

16. La compagnie maintiendra le chemin de fer vendu par les présentes en bon et efficace état de réparation, et devra l'exploiter efficacement au moyen d'un nombre suffisant de trains par jour, pour transporter le trafic du fret et des voyageurs avec toute la régularité et l'expédition nécessaire, entretenant au moins un train de voyageurs par jour dans chaque direction, et si, en aucun temps avant le paiement de la balance du dit prix, la compagnie laisse le dit chemin de fer ou le matériel se détériorer, elle sera obligée de le réparer ou de le remplacer par un matériel en aussi bon ordre et condition qu'il l'est à présent, dans trente jours après avoir reçu avis du gouvernement de le faire. Et s'il s'élève quelque dispute relativement à telle réparation ou à l'insuffisance de telle réparation, telle dispute sera référée à l'arbitrage et à la décision de trois personnes désintéressées, dont l'une sera nommée par chacune des parties et la troisième par le ministre des chemins de fer de la Puissance ; et si la compagnie ne fait pas ces réparations dans la dite période ou, en cas de dispute, ne se conforme pas à la décision des arbitres, le délai accordé par les présentes pour le paiement de la dite somme de $600,000, ou d'aucune portion de cette somme non encore due alors, sera *ipso facto* supprimé, et la compagnie paiera immédiatement au gouvernement tout le montant qui vient d'être mentionné ou aucune partie de ce montant non encore payé avec tous les intérêts dus.

17. Si en aucun temps la compagnie fait défaut pendant trente jours de payer l'intérêt dû en vertu des présentes conditions de vente, le délai accordé par les présentes pour le paiement du capital portant tel intérêt sera *ipso facto* supprimé et la compagnie sera, dès lors, obligée de payer au gouvernement tout le montant de tel capital avec les intérêts accrus.

18. La compagnie maintiendra et exécutera tous contrats pour le trafic faits par le gouvernement selon leurs dispositions, et tous les permis gratuits de circulation pour l'année courante donnés par le gouvernement et encore en force, desquels contrats et permis de circulation une liste sera fournie par le gouvernement à la compagnie le jour ou avant que la présente convention devienne en force et en opération. Et la compagnie devra s'abstenir, en autant que, dans son opinion, la chose sera compatible avec l'exploitation efficace du chemin, de troubler ou de renvoyer les employés du gouvernement maintenant engagés sur la portion du dit chemin maintenant vendu sans une indemnité raisonnable; et les employés du gouvernement qui ont été, jusqu'à présent employés dans la direction et la conduite de toute la ligne seront l'objet d'une entente entre le gouvernement et la compagnie, leur position et leurs intérêts devant recevoir la considération voulue.

19. Sur la demande de la compagnie et à ses dépens, le gouvernement devra, de temps à autre, ultérieurement faire, exécuter et délivrer à la compagnie tels actes bons et valides de la cession d'aucune propriété immobilière vendue, transférée et cédée, ou que c'est l'intention de vendre, transférer et céder par les présentes selon que l'on croira en avoir besoin, d'après l'avis d'un homme de loi, pour rendre telle cession des propriétés de la compagnie complète et valide.

20. Et il est finalement convenu que ce traité est ainsi fait sujet à l'approbation et à la confirmation de la législature de la province de Québec, à la prochaine session, et devra prendre effet lors de telle approbation ou confirmation ; et le gouvernement convient, par les présentes, de le soumettre à la dite législature au premier jour convenable, et de soumettre à la législature telle mesure qui sera jugée nécessaire pour confirmer pleinement et d'une manière finale ce traité et pour le rendre valide et efficace en loi, dans tous ses détails.

En foi de quoi, les parties ont signé les présentes en double, à Montréal, dans la province de Québec, les jour et an sus-nommés.

En présence de

J. J. C. ABBOTT,
L. A. SÉNÉCAL,

J. A. CHAPLEAU,
D. McINTYRE,
R. B. ANGUS,

[Sceau.] C. DRINKWATER, *secrétaire, Cie du C. C. P.*

CEDULE MENTIONNÉE DANS LE TRAITÉ CI-ANNEXÉ.

ETAT du matériel roulant, tel que locomotives, chars de passagers et de fret, charrues à neige, flangers, etc., comparé au même état de mars 1880 ; montrant si les additions à l'ancien stock ont été faites par achat ou par la fabrication dans nos boutiques.

Décembre 1881.

Classe des chars.	Stock, mars 1880.	Construit dans les boutiques du c. f. Q.M.O. et O.	Acheté.	Nombre total, 1881.	Valeur présente de chaque.	Valeur totale.
CHARS A VOYAGEURS.					$	$
Char officiel (neuf)	....	1	....	1	12,000	12,000
Char du paie-maître	1	....	....	1	3,500	3,500
Chars palais dortoirs	....	2	....	2	13,225	26,450
Chars dortoirs	....	2	....	2	9,000	18,000
Chars palais	2	2	....	4	7,000	28,000
Chars de 1ère classe (voir note 1)	14	....	....	12	4,000	48,000
Chars de seconde classe	12	4	....	16	2,225	35,600
Chars à bagage	8	....	....	8	2,200	17,600
Chars à bagage et à fumer	7	....	....	7	600	4,200
Chars à bagage de transit et express	....	4	....	4	650	2,600
Chars d'excursion	....	....	10	10	1,080	10,800
Chars à rue	....	....	1	1	600	600
						207,350
CHARS À FRET. (*Voir note* 2.)						
Chars à boîte	151	92	228	466	650	302,900
Chars plateforme	302	22	10	334	500	167,000
Chars à foin (temporairement)	....	....	90	90	625	56,250
Chars à bétail	19	....	....	19	500	9,500
Chars pour les tourne-freins	2	6	....	8	850	6,800
Chars pour l'outillage	1	2	....	3	550	1,650
Char réservoir à l'eau	1	....	....	1	700	700
Flangers	2	4	....	6	900	5 400
Charrues	8	....	....	8	1,500	12,000
Charrues en fer pour l'avant des locomotives	....	....	....	12	32	384
						562,584
Valeur totale des chars à voyageurs et à fret.	....	....	....	....	....	769,935
Locomotives	....	....	....	36	7,700	277,200
Locomotive à Calumet	....	....	....	1	1,500	1,500
						278,700

Grand total du matériel roulant.................. $1,048,634.

NOTE n° 1.—Les chars de 1ère classe nos 13 et 14 consistent en chars dortoirs ; nommés " Québec " et " Ottawa," ce qui fait deux de moins en 1881 qu'en 1880.

N° 2.—Chars à boîte n° 200 détruit par le feu, octobre 1881, à Buckingham ; N° 212 détruit par le feu à la jonction de Saint-Martin, novembre 1881 ; Nos 215, 218 et 248, perdus, ce qui explique la différence de 5 dans le total.

A. DAVIS.

La cédule qui précède est celle à laquelle il est référé dans le traité ci-annexé.

MONTREAL, 4 mars 1882.

Le présent traité, fait en double ce treizième jour de mars mil huit cent quatre-vingt-deux, entre la compagnie du chemin de fer des Laurentides, corps politique régulièrement constitué en corporation, représentée aux présentes par Louis Adélard Sénécal, son président, et la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, corps politique régulièrement constitué en corporation par lettres patentes de la Puissance du Canada, agissant aux présentes par Duncan McIntyre et Richard B. Augus, ses vice-présidents, le dit Louis Adélard Sénécal étant autorisé pour les fins des présentes par résolutions du conseil des directeurs de la dite compagnie du chemin de fer des Laurentides, et de ses actionnaires, respectivement; et les dits Duncan McIntyre et Richard B. Augus, y étant autorisés par une résolution du conseil des directeurs de la dite compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ;

Atteste :—

1. Que sauf la ratification de la législature de la province de Québec selon que ci-après stipulé, la dite compagnie du chemin de fer des Laurentides a vendu, transféré et cédé, et par ces présentes vend, transfère et cède avec garantie de titre, et contre tous mortgages, hypothèques ou engagements quelconques, à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, ce acceptant comme susdit, tout son chemin de fer à partir de la jonction de Sainte-Thérèse, sur l'embranchement de Saint-Jérôme du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, jusqu'à son terminus actuel dans la ville de Saint-Lin, dans le district de Joliette, avec toutes et chacune les dépendances, terres, tènements, bâtisses, gares, terrains de gares, matériel, provisions, outils et matériel roulant appartenant actuellement ou étant la propriété de la dite compagnie du chemin de fer des Laurentides, tels qu'ils se comportent et existent aujourd'hui, et dont la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique se déclare par les présentes contente et satisfaite.

2. Les dites vente, cession et transport sont faits pour et en considération du rachat par la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique des obligations ou débentures émises par la compagnie du chemin de fer des Laurentides jusqu'à cette date, s'élevant à la somme de trois cent mille piastres, ainsi que tous les coupons restant aujourd'hui impayés ou non rachetés par la compagnie ; la compagnie du chemin de fer des Laurentides déclarant par les présentes qu'elle n'a pas émis pour plus de trois cent mille piastres de ces obligations ou débentures jusqu'à ce jour.

3. La dite compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique s'engage aussi par les présentes, en considération de la dite vente, de maintenir le dit chemin de fer par les présentes vendu, en bon et suffisant état de réparation ; et de l'exploiter régulièrement et efficacement au moyen d'un nombre de trains suffisant tous les jours pour transporter le fret et les voyageurs de ce chemin, avec régularité et promptitude, maintenant un service quotidien d'au moins un train de voyageurs dans les deux sens.

Et attendu que la dite compagnie du chemin de fer des Laurentides a depuis longtemps mis en opération et maintenu une ligne de chemin de fer à partir de la paroisse de Saint-Lin, en passant par la paroisse de Sainte-Anne-des-Plaines, jusqu'à l'endroit appelé Hochelaga, près de la cité de Montréal, en faisant correspondance avec le chemin de fer de Colonisation du Nord de Montréal, et ensuite acquis par le gouvernement de la province de Québec et connu depuis sous le nom de chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental ; la dite compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique s'engage et s'oblige par les présentes à continuer et maintenir la correspondance du dit chemin de fer des Laurentides avec le dit chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, cette correspondance se faisant sur la partie de ce chemin acquise par la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.

Il est de plus convenu par les présentes que le présent traité est ainsi fait sauf ratification par la législature de la province de Québec, à sa session présente, et que la dite compagnie du chemin de fer des Laurentides, en obtenant de la législature de Québec la ratification de ces présentes, obtiendra aussi l'insertion dans l'acte de ratification d'un article par lequel il sera décrété que la compagnie du chemin de fer Ca-

nadien du Pacifique sera mise en possession du dit chemin de fer des Laurentides libre et exempt de toute obligation en faveur d'une personne ou corporation quelconque, sauf et excepté la considération du présent traité, laissant à telles personnes ou corporation à faire valoir leurs droits et réclamations respectifs contre la dite compagnie du chemin de fer des Laurentides, la dite compagnie en dernier lieu mentionnée entreprenant d'acquitter toutes ces réclamations à l'exonération et décharge de la dite compagnie de chemin du fer Canadien du Pacifique. Il est de plus convenu que les présentes auront pleine vigueur et effet aussitôt que la législation mentionnée dans la dernière section qui précède aura été obtenue, mais que ces présentes seront nulles et de nul effet à moins que la dite législation confirmant ces présentes et accordant la dite propriété à la compagnie libre de toutes charges, ne soit obtenue de la dite législature durant sa présente session, et à moins qu'un acte de la dite législature confirmant la vente à la dite compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique de la dite partie du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental ne soit passé durant la présente session.

En foi de quoi les dites parties ont exécuté ce présentes les jour et an en premier lieu mentionnés.

En présence de

LA CIE DU CHEMIN DE FER DES LAURENTIDES,
Par L. A. SÉNÉCAL,
Président.

[Signé] D. McINTYRE,
" R. B. ANGUS, V.P.,
Pour la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique.
C. DRINKWATER, *secrétaire.*

[L.S.]

RÉPONSE

(27*o*)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, datée le 23 février 1883 :—

Pour la production d'une carte ou des cartes montrant (1) la partie du tracé du chemin de fer Canadien du Pacifique approuvée ou construite ; (2) la partie du tracé proposée au gouvernement sans être encore approuvée ; (3) le tracé de tout embranchement construit et de tout embranchement maintenant projeté par la compagnie, dont le gouvernement a reçu avis ; (4) les terres mises en réserve pour la compagnie, mais non encore cédées ; (5) les terres demandées, mais non encore mises en réserve.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat intérimaire.

Secrétariat d'Etat, 9 mai 1883.

(Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.)

RÉPONSE

(27*p*)

A un ORDRE DE LA CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 16 février 1883 :—Pour la production d'un état faisant voir la réduction opérée par le changement apporté dans le mode de construction des sections A et B du chemin de fer Canadien du Pacifique et le montant compris dans ce changement ; aussi, un état indiquant le chiffre de chacun des paiements faits chaque mois aux entrepreneurs respectifs de ces sections depuis l'adjudication des travaux ; aussi, un état de toutes les réclamations présentées par les entrepreneurs de ces travaux et la date de chacune d'elles.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat intérimaire.

Secrétariat d'Etat,
9 mai 1883.

DOCUMENTS

(27*q*)

Relatifs aux sections 14 et 15 du chemin du fer Canadien du Pacifique, Joseph Whitehead, entrepreneur.

(Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.)

MÉMOIRE

(27r)

In re Baie du Tonnerre et rivière Kaministiquia.

Les autorités du chemin de fer canadien du Pacifique ayant attiré l'attention du gouvernement sur la nécessité de travaux à faire à Prince-Arthur's-Landing ou sur la rivière Kaministiquia, lac Supérieur, je vous transmets avec le présent rapport des plans des localités en question indiquant les travaux projetés pour faire face au trafic toujours croissant entre l'est et le nord-ouest, qui doit se centraliser à l'un ou l'autre de ces endroits.

Dans le cours de la saison de 1880, des plans ont été levés par un officier du département, et je me sers aujourd'hui des renseignements cueillis alors.

Prince-Arthur's-Landing est situé sur la baie du Tonnerre, six milles à l'est de Fort-William, et à l'embouchure de la Kaministiquia. Etant le principal port canadien sur la rive ouest du lac Supérieur, cette ville a rapidement grandi en étendue et en importance.

La baie du Tonnerre est abritée contre les vents du sud par le cap du Tonnerre, éloigné de douze milles, et par les îles Welcome et Pie. (*Voir* plans ci-joints.) * Les vents nord-ouest, venant du large, n'ont aucun effet, mais les vents d'est, soufflant avec violence dans la baie du Tonnerre, gênent les navires mouillés dans la baie ou amarrés aux quais. Il a été fait un rapport sur cette question d'abri en décembre 1880, et le prolongement du quai connu sous le nom de quai du gouvernement sur une longueur de 800 pieds, a été recommandé, au prix de $60,000.

Le soussigné ayant eu deux entrevues avec M. Van Horne, gérant général du chemin de fer canadien du Pacifique, au sujet de la place nécessaire aux navires pour le trafic sur le lac Supérieur, a appris que des arrangements avaient été faits pour l'établissement d'une ligne de grands bateaux à vapeur entre Algoma-Mills, la baie Georgienne et le lac Supérieur, et la somme de trafic qu'on prévoit exigera non-seulement une ligne de quais considérables, mais encore une grande étendue de terre pour les hangars, les entrepôts, le bois empilé, etc., à l'endroit qui sera choisi comme tête de ligne sur le lac Supérieur. M. Van Horne dit que dans la ville de Prince-Arthur's-Landing il n'y a pas assez de terrain vacant pour les besoins de la compagnie, et y en eut-il assez, il n'y a pas une profondeur d'eau suffisante pour laisser approcher les navires d'un fort tirant, qui naviguent aujourd'hui sur les lacs; que le prolongement projeté du quai du gouvernement ne serait d'aucune utilité pour la compagnie, et n'en aurait pas beaucoup pour Prince-Arthur's-Landing.

Sur le plan ci-joint est indiqué en *haché rouge*, la position d'un brise-lames, qui, s'il était construit, renfermerait une superficie d'environ 200 acres d'eau profonde et dans laquelle on pourrait projeter un nombre considérable de quais comme il est indiqué, et en même temps on aurait l'étendue de terre nécessaire estimée par M. Van Horne à 400 acres, pour les voies de garage, le bois, etc.

Par la construction de ce brise-lames les quais actuels en face de la ville se trouveraient protégés et resteraient entièrement affectés au trafic ordinaire de l'endroit.

Le coût de ce brise-lames est estimé à $240,000.

Jugeant d'après l'ensemble des remarques de M. Van Horne, le soussigné croit que le chemin de fer canadien du Pacifique préférerait ne pas accepter Prince-Arthur's-Landing comme son terminus sur le lac, mais qu'il préférerait arrêter à Kaministiquia, pour les raisons suivantes:—

La rivière offre un abri parfait en tout temps et par tous les vents. On peut obtenir sur les bords de la Kaministiquia une plus grande étendue de terrains pour les

* *Les plans, par ordre du comité des impressions, ne sont pas publiés.*

voies d'évitement, pour empiler le bois et pour tous les besoins d'un grand trafic de bois et de houille ; et on peut sur une distance de quatre milles ou plus construire des débarcadères ou des quais, et donner ainsi place pour tous les navires ou autres embarcations. Il y a cependant à la libre navigation de la rivière un obstacle dans une barre qui existe à son embouchure dans la baie de Tonnerre.

La Kaministiqua prend sa source dans les lacs du Chien, à environ 50 milles de la baie du Tonnerre. En aval des chutes Kecabecca, sa largeur est de 200 à 350 pieds, et sa profondeur de 13 à 18 pieds jusqu'à l'endroit où elle se divise en trois branches ; la principale, ou celle du nord, garde la même largeur que ci-dessus, mais sa profondeur n'est que de 12 à 13 pieds.

Fort-William est situé à environ trois-quarts de mille dans les terres, et le terminus actuel du chemin de fer canadien du Pacifique est à environ 3¾ milles de l'embouchure.

Les marais à travers lesquels coule la rivière, sur les deux derniers milles de son cours, ont sans doute été formés par des matières charriées pendant des années par la rivière, et provenant des terres élevées le long de son cours, et l'on peut attribuer à cette cause et aux tempêtes dans la baie du Tonnerre, la batture qui traverse l'embouchure principale, s'étendant jusqu'à 4,000 pieds dans la baie, et sur laquelle il n'y a que 9 pieds d'eau dans un chenal étroit et tortueux.

En 1876, une somme de $8,050.55 a été dépensée pour l'enlèvement de 21,760 pieds cubes de matières, formant une tranchée d'une largeur de 22 pieds dans sa partie centrale et de 44 pieds sur une longueur respective de 800 et de 1,000 pieds à chaque extrémité, le tout d'une profondeur uniforme de 13 pieds. Comme on pouvait s'y attendre, cette tranchée s'est remplie jusqu'à un certain point, et les sondages faits durant la saison (1880) n'ont indiqué qu'une profondeur de 9 pieds.

L'ouverture d'un chenal à travers cette batture, pour donner une entrée libre à toute espèce de navire, par toute sorte de temps, de jour ou de nuit, durant la saison de navigation, est absolument nécessaire, si l'on doit se servir de la Kaministiquia, jusqu'à Fort-William ou à la tête de ligne du chemin de fer canadien du Pacifique, comme port de commerce en connexion avec le chemin de fer ou comme refuge.

Un tel chenal ne devrait pas avoir moins que 200 pieds de largeur et 18 pieds de profondeur.

Pour maintenir un chenal de cette dimension à la profondeur voulue il sera nécessaire d'en protéger les deux côtés au moyen de constructions, d'allonger la rivière d'une distance de 4,000 pieds, et par ce moyen la conduire à l'eau profonde dans la baie ; et pour assurer la passage du volume d'eau tout entier dans la rivière, les chenaux latéraux, c'est-à-dire la Grande et la Petite Bouche, devront être fermés, et l'eau qui coule par ces chenaux forcée de passer par le chenal principal, augmentant la vélocité du courant, et charriant ainsi au delà de la nouvelle embouchure toutes les matières en mouvement.

En 1880, on a soumis l'évaluation suivante du coût de l'amélioration de la Kaministiquia :

Chenal à travers la batture	$100,000
Ouvrages de protection	120,000
Approfondissement de la rivière	96,000
Fermeture des bouches	10,000
Bouées—balises	10,000
Régie et dépenses contingentes	34,000
	370,000

On verra ainsi qu'à Prince-Arthur's-Landing ou sur la Kaministiquia, les travaux nécessaires pour donner aux autorités du chemin de fer canadien du Pacifique les facilités qu'elles désirent, entraîneront la dépense d'une somme d'argent considérable, et l'on dit que le commerce du chemin de fer, qui est déjà considérable et qui augmente toujours, exigera tout l'espace sur terre et sur eau, que les travaux projetés ajouteraient à l'un ou l'autre endroit.

J'ai dit plus haut que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique croit plutôt de son intérêt de faire les travaux de tête de ligne à la Kaministiquia, parce qu'on y peut obtenir plus facilement et à meilleur marché qu'à Prince-Arthur's-Landing, une plus longue ligne de quais, plus de sûreté pour les navires et de plus grands terrains pour le garage, etc.

Bien que la Kaministiquia puisse posséder les avantages énumérés ci-dessus, elle a néanmoins un inconvénient qui est des plus sérieux, celui d'être fermée tous les ans par les glaces plus à bonne heure que Prince-Arthur's-Landing, et de s'ouvrir plus tard au printemps.

D'après les renseignements reçus, je trouve qu'en 1876, le port de Prince-Arthur's-Landing s'est fermé le 3 décembre, et la Kaministiquia le 22 novembre, la navigation s'ouvrant à Prince-Arthur's-Landing le 29 avril 1877, et dans la Kaministiquia le 2 mai suivant, pour se reformer le 28 novembre, Prince-Arthur's-Landing restant ouvert jusqu'au 23 janvier 1878, s'ouvrant de nouveau le 16 mars, tandis que la rivière est restée fermée jusqu'au 6 avril. La rivière se ferma en 1878, le 19 novembre, et Prince-Arthur's-Landing le 2 janvier 1879, les deux s'ouvrant le 27 avril. D'après ces données on verra que la saison de navigation à Prince-Arthur's-Landing est de quatre à six semaines plus longue que dans la Kaministiquia.

Le soussigné est d'opinion qu'il existe une sérieuse objection à l'ouverture de la Kaministiquia, savoir : que les navires trouveraient, sinon totalement, au moins presque impossible d'entrer dans la baie pendant un vent fort, à défaut de quoi ils seraient exposés à se jeter sur la batture ce qui équivaudrait souvent à des dommages sérieux sinon à une perte totale.

La formation d'une autre batture, au large de la nouvelle entrée est probable, et il n'en a pas été tenu compte dans le mémoire.

A Prince-Arthur's-Landing il y a une vaste étendue d'eau d'une profondeur suffisante, et pendant une tempête plus de navires pourraient s'y abriter qu'il n'y en a aujourd'hui dans les eaux canadiennes du lac Supérieur.

HENRY F. PERLEY, ingénieur en chef.

Bureau de l'ingénieur en chef,
Département des travaux publics, 24 février 1883.

RÉPONSE

(28)

Etat officiel de la distribution des statuts du Canada, 45 Victoria, 1882.

[*onformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*]

RAPPORT

DU

MINISTRE DE LA JUSTICE

SUR LES

PENITENCIERS DU CANADA

POUR

L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN,

1882

Imprimé par ordre du Parlement



OTTAWA
IMPRIMERIE MACLEAN, ROGER ET CIE, RUE WELLINGTON.
1883

A Son Excellence le très honorable sir John Douglass Sutherland Campbell, (communément appelé le marquis de Lorne,) chevalier du très ancien et très noble ordre du Chardon, chevalier grand'croix de l'ordre très distingué de Saint-Michel et Saint-Georges, gouverneur général du Canada et vice-amiral du Canada.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :

J'ai l'honneur de présenter, pour l'instruction de Votre Excellence, le rapport annuel de l'inspecteur des pénitenciers, avec les comptes-rendus annuels des fonctionnaires de ces établissements et divers états financiers et statistiques, le tout pour l'exercice expiré le 30 juin 1882.

J'ai l'honneur d'être,
De Votre Excellence,
Le très obéissant serviteur,

A. CAMPBELL,
Ministre de la justice.

DÉPARTEMENT DE LA JUSTICE,
OTTAWA, 1er février 1883.

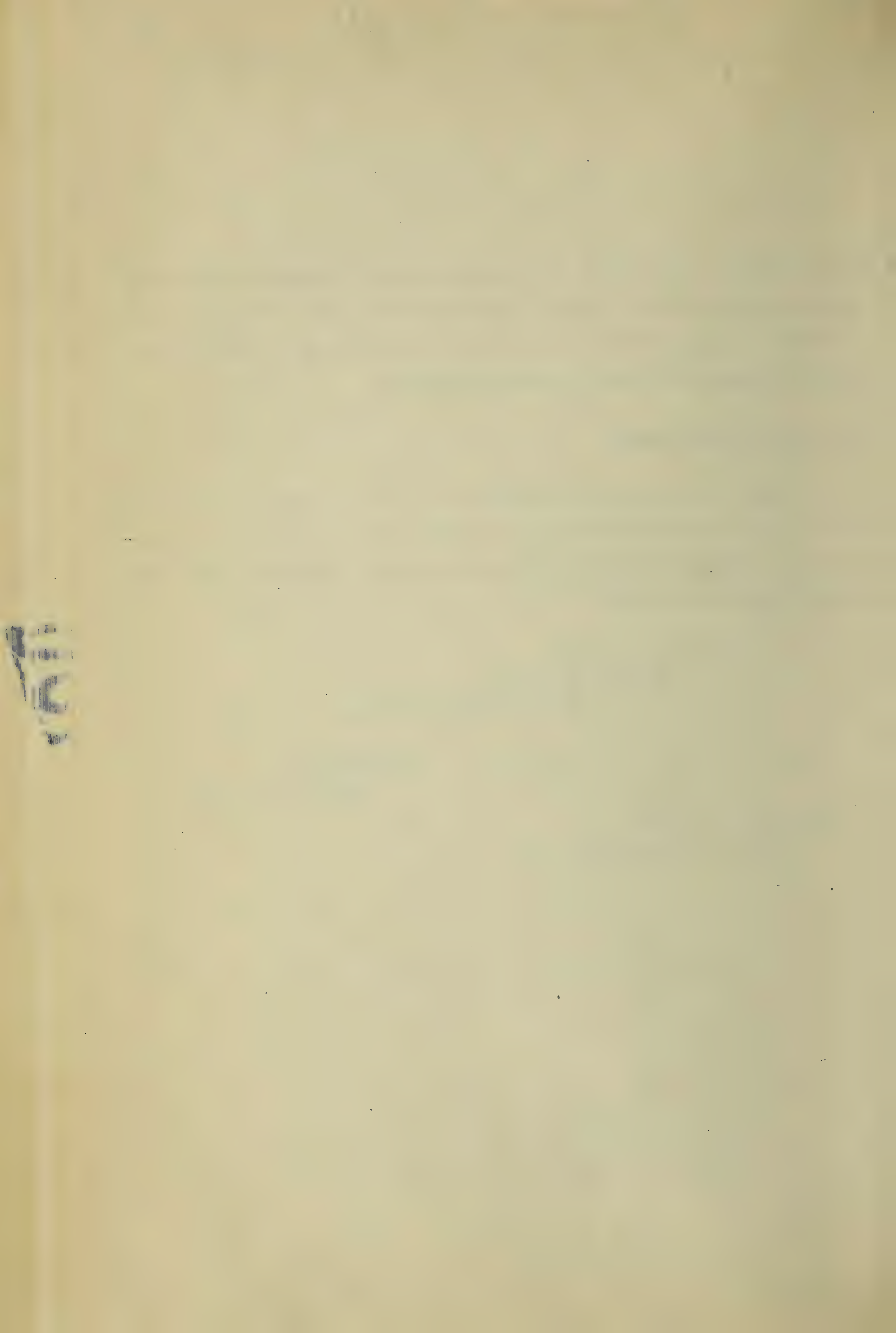


TABLE DES MATIÈRES.

RAPPORTS, ETATS FINANCIERS, TABLEAUX STATISTIQUES, Etc.

SEPTIEME RAPPORT ANNUEL

DE

L'INSPECTEUR DES PENITENCIERS

DU

CANADA

POUR

POUR L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1882.

A l'honorable Sir ALEXANDER CAMPBELL, C.C.M.G.,
Ministre de la justice.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel sur l'état des pénitenciers du Canada pour l'exercice expiré le 30 juin 1882, conformément aux prescriptions de l'acte 38 Victoria, chapitre 44.

Suit un tableau indiquant le nombre des détenus qu'il y avait le 30 juin 1881 dans chaque pénitencier, le mouvement des entrées et des sorties pendant l'exercice 1881-82 et le nombre de prisonniers restant au 30 juin 1882.

PÉNITENCIER DE KINGSTON.

	Hommes.	Femmes.		Total.
Population au 30 juin 1881	681	24	=	705
Entrés dans le cours de l'exercice	113	8	=	121
	794	32	=	826
Sortis par expiration de leur peine, etc	217	8	=	225
Restant au 30 juin 1882	577	24	=	601

SAINT-VINCENT-DE-PAUL.

	Hommes.	Femmes.		Total.
Population au 30 juin 1881	318	0	=	318
Entrés dans le cours de l'exercice	121	2	=	123
	439	2	=	441
Sortis par expiration leur peine, etc	122	2	=	124
Restant au 30 juin 1882	317	0	=	317

Dorchester.

Population au 30 juin 1881	94	2	=	96
Entrés dans le cours de l'exercice	44	3	=	47
	138	5	=	143
Sortis par expiration de leur peine	42	0	=	42
Restant au 30 juin 1882	96	5	=	101

Manitoba.

Population au 30 juin 1881	52	4	=	56
Entrés dans le cours de l'exercice	19	2	=	21
	71	6	=	77
Sortis par expiration de leur peine, etc.	19	1	=	20
Restant au 30 juin 1882	52	5	=	57

Colombie-Britannique.

Population au 30 juin 1881	43	0	=	43
Entrés dans le cours de l'exercice	19	0	=	19
	62	0	=	62
Sortis par expiration de leur peine, etc.	10	0	=	10
Restant au 30 juin 1882	52	0	=	52

Récapitulation.

Nombre total des détenus au pénitencier de Kingston, le 30 juin 1882	601
" " au pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, même époque	317
" " au pénitencier de Dorchester, même époque	101
" " au pénitencier du Manitoba, même époque	57
" " au pénitencier de la Colombie-Britannique, même époque	52
Population de tous les pénitenciers du pays au 30 juin 1882	1,128
Population des mêmes pénitenciers, fin de l'exercice précédent	1,218
Soit une diminution totale de	90

La diminution des crimes en 1881-82 est plus grande qu'en 1880-1881; et, à tout considérer, elle est aussi plus satisfaisante, car elle a été à la fois plus importante, plus générale, plus également sensible dans toutes les parties du pays. Ainsi, en deux ans, la population criminelle des pénitenciers canadiens a diminué de 151 individus. Ceux qui veulent le bien public ont plus d'une raison de se féliciter. Il est maintenant constant que la recrudescence passagère des crimes que nous avions à déplorer il y a quelques années, était bien la conséquence de la crise économique qui exerçait alors une influence dépressive sur les affaires, causait des chômages forcés et abaissait les salaires. Il faut voir dans la décroissance dont je parle, laquelle se soutient malgré l'accroissement annuel des populations du Canada, un signe positif de la prospérité de ce pays et un témoignage de la moralité de ses habitants. Même dans le Manitoba et la Colombie-Britannique, qui se peuplent si rapidement, la différence entre les deux derniers exercices de leurs pénitenciers est à peine perceptible. Au Manitoba surtout, envahi de tous côtés par les flots de l'immigration, il n'aurait pas été surprenant qu'une affluence pareille eût produit un très notable surcroît de crimes. Les Manitobains, aussi bien que le gouvernement de leur province et du Nord-Ouest, peuvent se louer hautement d'une immunité relative, si digne de remarque et d'attention. Puisse cet heureux état de choses durer longtemps !

Vous apprendrez sans doute avec autant de plaisir que j'en ai à vous le dire, que, suivant les rapports des préfets et j'ajoute d'après mes propres observations pendant mes tournées, la conduite générale des détenus et leur application au travail, dans tous les pénitenciers, ont été satisfaisantes. Point d'infractions à la discipline, si ce n'est quelques refus de travail ou d'obéissance à des ordres légitimes, et, dans ces cas-là, il a été nécessaire, parfois, d'user de sévérité envers les coupables; mais, à ces exceptions près, on n'a eu à punir que des fautes minimes.

En règle générale, les employés se conduisent bien, et remplissent leurs fonctions avec zèle et fidélité. On a fait quelques changements nécessaires, pour augmenter l'efficacité du service, spécialement à Saint-Vincent-de-Paul; j'en parlerai plus loin, aux endroits convenables.

Au sujet du personnel des pénitenciers, j'espère que vous ne trouverez pas mal à propos ici que j'appelle votre attention sur un rapport que, suivant vos instructions, j'eus l'honneur de vous soumettre l'an dernier, et par lequel je recommandais une augmentation presque générale des salaires. Ma proposition était motivée sur les très fréquentes demandes qui sont adressées de toutes parts à ce département. Les préfets sont convaincus par expérience, et moi aussi, qu'on ne peut avoir aujourd'hui de bons gardes, surtout pour composer la police d'un pénitencier, avec le salaire actuel. Il y a quelques années, lorsque la vie était bien moins chère et l'ouvrage plus rare, ce salaire était suffisant. Alors on se procurait sans peine des hommes intelligents, convenablement instruits et d'excellente moralité, même des artisans pour le service de garde, moyennant $450 par an. Mais les temps sont changés. Maintenant ceux-là trouvent de meilleures rémunérations dans les champs divers et

actifs que l'esprit d'industrie et d'entreprise leur ouvre partout. Les agents que nous avons aujourd'hui nous demeurent soit par l'espoir qu'ils ont, vu la durée déjà longue de leurs services, de recevoir une gratification à leur retraite, soit parce qu'ils acceptent leur présent emploi comme un pis-aller jusqu'à ce qu'ils aient rencontré mieux ailleurs. Il faut l'avouer, la même moyenne d'intelligence qu'on exige d'un personnel pénitentiaire, et la même responsabilité, les mêmes risques, la même somme de fatigues, le même devoir monotone jusqu'au bout de l'année, dans une autre branche du service public ou dans une autre carrière, seraient mieux récompensés. Les salaires devraient être réglés de manière qu'il fût au pouvoir des préfets, du Ministre de la justice et du Conseil privé d'avoir des employés excellents à tous les degrés des services que la loi a placés sous leur contrôle. Vu l'importance du rôle confié à ces agents de discipline, dans l'exécution des règlements et dans l'œuvre de la réformation des détenus, je ne doute point que le Parlement, en présence des faits que j'ai mentionnés ailleurs, ne se montre prêt à approuver telles augmentations d'appointements qu'il vous plairait de proposer. Les rapports des commissaires et des directeurs de plusieurs prisons d'Etat, dans la République voisine, témoignent que les services des fonctionnaires et employés de ces intitutions sont mis à bien plus haut prix là-bas que ceux des nôtres ne le sont dans notre pays. Sans vouloir faire de comparaison, je puis affirmer que le personnel de nos pénitenciers n'a pas moins de mérite que les corps de ce genre qui jouissent, par delà notre frontière, de plus d'avantages.

Les rapports des médecins confirment ce que les préfets disent de l'état sanitaire des pénitenciers : cet état est favorable, quoique la mortalité ait été beaucoup plus grande l'année dernière qu'en aucune autre de la décade, car il y a eu vingt et un décès. Cette mortalité exceptionnelle est due, en partie, au nombre de prisonniers atteints de folie ou dont la santé était trop affaiblie à leur entrée, que la maladie a emportés ; dans la prison, les sauvages surtout, s'ils sont déjà débiles quand on les emprisonne, dépérissent rapidement, comme on a pu l'observer dans le pénitencier du Manitoba et aussi dans celui de la Colombie-Britannique. Le médecin de ce dernier a des réflexions là-dessus dans son rapport. A moins de crimes très graves, ou encore à moins que le prisonnier ne soit dangereux, ce serait user d'une clémence louable que de rendre la liberté au sauvage, quand le médecin certifie que sa santé commence à décliner, puisque alors la prison lui sera très probablement mortelle. Il n'y a pas eu, de toute l'année, un seul cas de maladie épidémique ou contagieuse.

Je constate une amélioration marquée dans la manière dont le département des travaux publics pourvoit aux besoin des pénitenciers. La même difficulté qu'ont avait ces années dernières, à faire exécuter quoi que ce soit, n'existe plus. Il arrive bien encore quelquefois des retardements, même dans un cas de nécessité pressante ; mais le blâme n'en revient pas toujours au département des travaux publics ; ils peuvent être, dans une grande mesure, imputés au préfet, qui n'aura pas eu la pré-

voyance de demander assez tôt à l'inspecteur de faire inscrire dans les estimations de l'architecte en chef le crédit nécessaire pour les constructions, réparations et améliorations qu'il conviendrait d'exécuter pendant l'exercice.

Jusqu'à présent, la dépense de certains pénitenciers s'est élevée bien au-dessus de ce que devrait être le budget normal de leur entretien, parce que l'on a mis à leur charge des fournitures qui auraient dû être faites par le département des travaux publics. A l'avenir, quand des ouvrages s'exécuteront sous le contrôle de celui-ci, on a tout lieu de s'attendre qu'il pourvoira à la fourniture des matériaux, de l'outillage et à son entretien. Dès lors, ce sera le devoir de chaque préfet, assisté par le commis des travaux, de dresser vers le mois de novembre tous les ans, un état approximatif des objets que l'on peut convenablement demander à ce département de fournir.

Je désire attirer beaucoup votre attention sur une catégorie de détenus qui devient plus nombreuse d'année en année, je veux parler des idiots et des imbéciles, non pas de ces pauvres êtres dont l'esprit s'est affecté sous l'effet de la réclusion et de ses accessoires, mais de ceux qui entrent au pénitencier dans ce triste état. Il est d'expérience dans nos institutions que ces derniers sont pour la plupart des inconscients, incapables de distinguer le bien et le mal, et qu'il eût fallu envoyer plutôt à un asile d'aliénés qu'à une prison. Leur présence dans un établissement pénal est même nuisible à la discipline. Ils violent à tout moment les règles, et l'on ne peut cependant, sans cruauté, les en punir; mais cela fournit aux détenus mal intentionnés un prétexte pour crier à l'injustice lorsqu'on leur inflige à eux le traitement qu'ils méritent. Quant aux infortunés dont je parle, il est à présumer qu'avant de commettre ce qui serait un crime de la part d'autres hommes et avant d'être traduits en justice, le plus grand nombre avaient donné des signes de faiblesse mentale tels qu'au lieu d'un jury de jugement, on eût dû appeler plutôt des médecins experts à prononcer sur eux. Naturellement, le gouvernement provincial trouve plus commode et plus économique que le gouvernement fédéral tienne à ses propres frais dans un pénitencier tous ces faibles d'esprit qui devraient être recueillis dans l'asile des aliénés. Il n'entre pas dans ma pensée d'insinuer que pareille chose arrive par suite d'un dessein formé ou d'une règlementation fixe; mais on peut dire que les gouverneurs et les médecins des prisons ordinaires n'examinent pas avec assez de soin l'état de ces malheureux avant leur mise en jugement, car elle n'aurait point lieu. Comme ces prisonniers sont généralement de la classe la plus pauvre et la plus dégradée, qu'ils n'ont ni argent ni amis pour pouvoir opposer une défense aux accusations de crime portées contre eux, leur condamnation est inévitable, d'autant plus que leur irresponsabilité à raison de l'infirmité de leur esprit, échappe très probablement à l'attention du juge et des jurés. Aussi les voilà condamnés au pénitencier, où leur état réel ne tarde pas à être découvert. C'est avec l'espoir que, s'il existe quelque loi tendant à empêcher l'envoi des idiots et des imbéciles aux établissements pénitentiaires, elle sera appli-

quée, ou si la loi est suffisante, qu'elle sera amendée, que je porte ces faits à votre connaissance.

Il importe infiniment aussi, que le gouvernement prenne des mesures pour utiliser davantage le travail des détenus au pénitencier de Kingston. Il est fort difficile au préfet de créer de l'emploi pour la nombreuse population criminelle de cet établissement, pendant toute l'année. Depuis déjà longtemps, bien des suggestions ont été faites, bien des moyens indiqués pour rendre rémunérative l'industrie de ces prisonniers. Si je ne mentionne que le pénitencier de Kingston, c'est que dans les autres, tous les bras sont appliqués aux besoins de la prison même. On fait souvent de malheureuses comparaisons devant le public entre les pénitenciers canadiens et telles ou telles prisons pénales des Etats-Unis, qui subviennent elles-mêmes à leurs dépenses; mais il ne serait que juste de ne pas oublier qu'à l'exception de la petite part d'ouvrage accordée par un ou deux départements du gouvernement au pénitencier de Kingston, tout moyen de créer un revenu nous manque. Dans les prisons d'Etat de la République, j'entends les grandes prisons, le travail des détenus se loue à des entrepreneurs, et par là on se procure un revenu considérable. A Kingston, il existe un marché de cette nature, mais fort limité. En fait, le louage de main-d'œuvre n'est pas encouragé ici, parce qu'on le considère comme funeste à la discipline, nuisible à la réforme des prisonniers, qui est le premier et suprême objet d'un pénitencier. Il n'en est pas de même de l'emploi fourni par l'Etat. Celui-là est éminemment avantageux; c'est l'idée qu'on en a en Angleterre, où l'on s'est d'ailleurs débarrassé de ces opinions illibérales et illogiques dont sont encore possédées en Canada certaines personnes irréfléchies, à l'égard de la concurrence du travail des prisonniers au travail libre. En Angleterre, comme je le montrais dans mon rapport annuel il y a trois ans, une énorme quantité d'ouvrages pour le gouvernement s'exécute dans les prisons dites de *convicts,* et chose étrange, jamais on n'y entend aucune protestation par "les partisans du travail libre" contre "cette atteinte flagrante aux intérêts des classes honnêtes, travailleuses, industrieuses, au profit des criminels." Des hommes éminents, qui ont consacré la meilleure part de leur vie à l'étude et à l'avancement de la réforme des prisons, sont d'opinion que l'Etat a le devoir d'établir et d'encourager autant de métiers, autant d'industries que possible dans ses institutions pénales. Il le doit faire, selon eux, en vue de procurer aux prisonniers l'occasion d'apprendre un art mécanique, un état industriel avec lequel ils puissent gagner honnêtement leur subsistance après avoir recouvré la liberté. Ce que le gouvernement fait dans ce sens en Angleterre, en France, en Prusse, en Belgique et dans les petits cantons d'Argovie, Zurich et Neufchâtel, peut certainement se pratiquer aussi dans le Canada. Afin de trouver quelque moyen pratique d'employer plus utilement et plus profitablement les bras des détenus dans nos pénitenciers, en dehors du système du louage à des particuliers, je suggérerais une conférence des assistants-ministres et chefs de division des départements qui ont le contrôle d'ouvrages pouvant s'exécuter dans les péniten-

ciers, et du préfet du pénitencier de Kingston avec l'inspecteur; ils discuteraient tous les détails d'un plan à cet effet, et soumettraient ensuite leur rapport au gouvernement.

L'assertion nette et précise que M. Creighton formule dans son rapport, en parlant de ses efforts pour mettre ce pénitencier en état non-seulement de se soutenir par lui-même, mais aussi de fournir quelque revenu au trésor public, est digne de la plus sérieuse attention. "Si, dit-il, le département qui contrôle mon action officielle "veut me donner [toute liberté d'administrer le pénitencier de la manière que je "pense la plus avantageuse, comme une entreprise commerciale, je suis pleinement "convaincu que je puis lui faire rapporter un revenu suffisant pour couvrir toute sa "dépense, et même quelque profit au bout." C'était le plan suivi au pénitencier d'Albany, (N.Y.) lorsque je le visitai en 1873. Le préfet (le général Pilsbury) conduisait l'établissement comme si c'eût été sa propre affaire; et il payait toutes les dépenses et pouvait de plus verser une notable balance entre les mains du trésorier de l'Etat de New-York. On peut, en toute assurance, confier au préfet du pénitencier de Kingston le soin d'entreprendre l'essai qu'il propose. Son succès, sa grande expérience dans la régie de cette importante institution, sont une excellente garantie de réussite. Cette proposition laisse espérer une épargne de plus de cent mille piastres par année pour le trésor public. Permettez-moi de la recommander à votre favorable considération.

Je mentionnerai ici pour mémoire diverses recommandations que, depuis dix ans, j'ai cru nécessaire de faire dans mes rapports annuels. Il me suffira, du reste, de les énumérer très brièvement.

I. Séparation, pendant quelques mois, des prisonniers nouvellement reçus et des incorrigibles et des récidivistes, d'avec les autres détenus. Les prisonniers disposés à se bien conduire sont maintenant en rapports forcés avec les méchants et les endurcis, ce qui favorise la contagion morale, les tentatives d'évasion, et les projets et plans de nouveaux crimes. Par des additions aux locaux pénitentiaires on pourrait se procurer bientôt les aménagements cellulaires dont on a besoin pour opérer cette séparation si désirable.

II. Classification convenable des prisonniers, autant que peuvent le permettre notre système et nos moyens d'installation. J'ai tâché, dans mon précédent rapport, d'indiquer les grands avantages d'une pareille classification, tels qu'ils ressortent du plan Crofton ou système irlandais.

III. Réunion des préfets, des aumôniers et de l'inspecteur, tous les ans ou même tous les deux ans, pour améliorer et rendre uniforme le système d'administration suivi dans les pénitenciers.

IV. Nomination d'un commissaire compétent chargé d'étudier les détails du système Crofton tel qu'il est pratiqué en Irlande et de faire son rapport, dans le but d'adopter ce système en Canada, dans toute la mesure du possible.

V. Visite à l'occasion par l'inspecteur et les préfets aux prisons d'état réputées régies de la manière la plus louable.

VI. Enfin ouverture d'un crédit dans le budget pour les dépenses nécessaires à l'exécution des propositions trois, quatre et cinq, si elles étaient approuvées.

A une époque où l'amélioration de la discipline des prisons et la réforme des détenus sont des questions dont se préoccupent presque tous les autres pays civilisés, le Canada, ce me semble, doit apporter plus d'attention à des matières si importantes qu'il ne l'a fait ces dernières années. Demander pour ceux qui sont chargés de la lourde responsabilité de l'administration de nos pénitenciers, quelques nouvelles occasions d'acquérir plus de lumières et d'expérience utile, ne peut avoir, sans doute, rien d'exorbitant.

Pour le détail des services pénitentiaires, j'ai l'honneur de vous renvoyer aux comptes-rendus des préfets, aumôniers, médecins et autres officiers, ainsi qu'aux états financiers et aux tableaux statistiques, qui ont été préparés avec beaucoup de soin et d'exactitude.

PÉNITENCIER DE KINGSTON.

Il y a peu de chose à ajouter au rapport du préfet.

L'institution a été régie, durant l'exercice dernier, avec la même habileté, la même économie, le même succès qui n'ont cessé de signaler l'administration de M. Creighton depuis son entrée en fonction.

La conduite des détenus a été " très satisfaisante." Dans le cours de mes visites j'ai eu d'encourageantes preuves de leur industrie. Tous les ans, il se fait d'utiles additions aux bâtiments et des améliorations considérables. L'année dernière, on a achevé le beau bâtiment des chaudières à vapeur, dont on sentait depuis longtemps la nécessité, et l'on approche enfin du moment où l'on pourra chauffer la prison avec la vapeur. Au moyen de nouveaux arrangements, on pourra aussi actionner par la vapeur les machines d'atelier, une pompe et un moulin à moudre le grain.

Le préfet parle dans son rapport d'un local libre et commode qu'offre le bâtiment des chaudières pour l'installation d'une manufacture des tissus de laine du costume pénal, de couvertures, de rugs, etc., pour les pénitenciers et pour d'autres services du gouvernement, tels que la police à cheval du N.-O., les sauvages, etc. Le préfet estime que les appareils ne coûteraient pas plus de $4,000. C'est là une entreprise qui promettrait le plus entier succès. Elle est absolument légitime et ne peut susciter d'objection, puisque les produits manufacturés seraient exclusivement destinés pour le gouvernement et ne feraient concurrence à ceux d'aucune industrie existante. Le but de l'entreprise serait de combiner l'économie avec l'avantage de former un certain nombre de détenus au travail industriel. Je m'assure que vous accueillerez avec faveur le projet du préfet, projet conçu et mûri par lui depuis plusieurs années.

La proposition, déjà ancienne, d'éclairer le pénitencier au gaz, a été renouvelée par le préfet. Il suggère de tirer ce gaz du pétrole brut. Ce mode d'éclairage serait une grande amélioration, au point de vue de la propreté, de la sûreté et peut-être aussi de l'économie.

L'ancienne et la nouvelle fermes ont beaucoup augmenté de valeur par les fumures et une culture éclairée. Le préfet n'exagère pas en disant que leur exploitation sauve par année au gouvernement une dépense de $5,000.

Les constructions projetées et faites par M. Creighton, à savoir le magnifique asile affecté aux criminels aliénés, le bâtiment des chaudières, la grange de pierre et autres dépendances de la nouvelle ferme, la remise, etc., derrière le hangar de pierre, et la continuation du mur de clôture jusqu'à la baie, à quoi il faut joindre l'amélioration et le clôturage du terrain, les nouveaux chemins, les drains, un quai et des docks considérables , etc.,—le tout exécuté par les détenus, sous l'habile et sage direction du préfet, sont autant de preuves tangibles et convaincantes (s'il en était besoin) de l'expérience et du jugement qui président à la gestion des affaires de ce pénitencier. Il est probable qu'on resterait plutôt au-dessous de la réalité qu'on ne la dépasserait en évaluant les améliorations de toute nature opérées sur la propriété du pénitencier depuis douze ans, c'est-à-dire durant l'administration de M. Creighton, à $120,000, bien que la dépense effective, cependant, n'excède point le sixième de cette somme.

Le contrat passé avec M. L. B. Spencer, donne de l'emploi à plus de cent prisonniers, occupés à fabriquer de la serrurerie, etc. Cela est d'un grand appoint pour le préfet, qui serait fort en peine de trouver du travail à tout ce monde, quand il lui en reste encore tant à garder de l'oisiveté. Ce contrat, je le dis ici avec plaisir, n'occasionne aucune atteinte à la discipline ou aux règles. Il est vraiment regrettable que, dans l'intérêt des prisonniers eux-mêmes et au point de vue aussi des avantages pécuniaires, l'entrepreneur ne puisse employer plus de bras, à cause de l'insuffisance de la chambre de moulage.

Le préfet confirme le témoignage des chefs des autres pénitenciers, en disant: " C'est une chose bien difficile que de se procurer de bons gardiens ; " ce qu'il faut attribuer à la cause que j'ai déjà indiquée dans ce rapport. La tâche de gouverner d'une manière convenable, une institution pénale comme celle-ci, sans l'aide et la coopération d'officiers sûrs et entendus, est telle que le préfet ou quelqu'un de très familier avec les difficultés qui entourent une pareille situation, sont seuls capables de la bien comprendre.

A tout bien considérer, le personnel du pénitencier de Kingston comprend un aussi grand nombre de bons et méritants employés que la nature et les circonstances du service permettent de s'en procurer. On ne saurait mieux faire que d'offrir des rémunérations suffisantes pour attirer et retenir le genre d'hommes qu'il faut.

Le rapport du médecin sur l'état sanitaire de l'institution est tel qu'on le peut souhaiter, même pour le quartier des fous. A cet égard, il est de mon devoir de reconnaître encore l'exactitude avec laquelle le médecin remplit son devoir, et les soins attentifs qu'il prodigue à ceux qui en ont besoin. Les précautions conseillées par lui et scrupuleusement observées sous la direction du préfet, ont préservé des maladies dangereuses ou infectieuses.

J'avais mentionné dans mon dernier rapport annuel l'achèvement de l'asile des criminels aliénés, construit sur l'emplacement des grands ateliers qu'un incendie détruisit en 1874, au côté sud du préau. Depuis, les dortoirs et la salle de jour ont été garnis de leur mobilier, et les fous transférés de l'hôpital où ils étaient à leur nouveau quartier. L'asile est tout-à-fait approprié à son objet. Il est bien éclairé, parfaitement ventilé, solidement bâti ; et les cellules et les fenêtres sont sûres. Le *basement* renferme les cellules-cachots, qui sont de bonnes dimensions, et convenablement chauffées et aérées.

Un moulin à blé, capable de fournir des farines à ce pénitencier et à ceux de Saint-Vincent-de-Paul et de Dorchester, a été installé à l'une des extrémités de l'asile. Il fonctionnera aussitôt que la vapeur nécessaire pour l'actionner y aura été amenée du bâtiment des chaudières. Le préfet s'attend qu'en faisant la provision de farine sur les lieux, il économisera une forte somme.

L'aumônier protestant revient encore sur les funestes effets du mélange des prisonniers. "Je suis convaincu, dit-il, que l'association et ses résultats sont les plus grands obstacles à leur amélioration morale." Il m'annonce qu'il reçoit plusieurs lettres d'anciens détenus demeurant en Canada et aux Etats-Unis, et qui sont en bon chemin.

L'aumônier catholique constate que "tout a bien été durant l'exercice qui vient de finir." La chapelle, après avoir été restaurée et décorée, a été bénite par l'évêque de Kingston, avec la solennité requise. L'aumônier décrit les salutaires impressions produites dans l'esprit des détenus par l'éloquent sermon de Sa Grandeur. La bonne influence des améliorations de la chapelle est déjà sensible sur leurs idées et dans leur conduite.

La directrice du quartier des femmes se loue de la conduite et de l'industrie des prisonnières dont elle a charge depuis vingt-deux ans. "Jamais elles ne se sont mieux conduites et n'ont montré autant de diligence au travail." Il y en a trois atteintes de folie. Elles travaillent avec les autres, et, l'on n'a pas à s'en plaindre. La liste des ouvrages confectionnés par les femmes prouve qu'elles sont employées d'une manière utile et profitable. J'ai admiré, dans mes inspections, comme toujours, la discipline stricte, le bon ordre et la belle propreté qui règnent dans la prison féminine. Le préfet se propose de faire aussitôt que possible certaines améliorations fort nécessaires dans la buanderie et de construire quelques petits bâtiments accessoires.

L'école a été bien suivie: 116 détenus en moyenne assistaient aux leçons. Les maîtres s'appliquent à leur tâche avec autant d'intérêt que de zèle. L'école et la bibliothèque contribuent assurément dans nos pénitenciers, à un degré inappréciable,

à beaucoup de régénérations intellectuelles et morales. Les livres, en passant par tant de mains, s'usent et se gâtent ; il faut les remplacer et d'ailleurs en augmenter le nombre. Un plus fort crédit voté par le parlement pour la bibiioth èque des pénitenciers, serait un véritable et fructueux bienfait. Il serait difficile de mieux employer pareille somme d'argent.

Le sous-préfet, M. John Flanigan, a pris sa retraite pour cause de mauvaise santé.

Le gardien-chef, M. Thomas McCarthy, a été transféré au pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul. Son emploi n'a pas été rempli depuis, le préfet ayant décidé de se passer, pour le présent, d'un agent de ce genre, dont les fonctions se font maintenant sans titulaire.

A M. Henry A. Jones, l'excellent commis du préfet, mort pendant l'année, a succédé M. Robert Creighton.

SAINT-VINCENT-DE-PAUL.

Au commencement du mois de décembre dernier, M. H. B. MacKay, qui faisait les fonctions de préfet depuis dix-sept mois, fut mis à la retraite, et M. Godfroy Laviolette nommé préfet en titre. Suivant vos instructions, le nouveau titulaire alla passer quelque temps au pénitencier de Kingston, pour se mettre au fait des devoirs qu'il aurait à remplir, et se familiariser avec les détails de l'administration, si bien réglés à cet établissement.

Dans mon précédent rapport, j'ai eu le pénible devoir de signaler les efforts qui se faisaient incessamment par la voie de la presse et par des personnes imbues de préjugés, pour décréditer le pénitencier de Saint-Vincent. En agissant de la sorte on ne cherchait point à servir les intérêts de l'institution ni du pays, mais on voulait exciter un sentiment d'hostilité contre le gouvernement, à cause du changement qu'il avait trouvé nécessaire d'opérer dans l'administration de cette institution, et par sympathie pour l'ancien préfet. C'est ainsi que la direction du pénitencier fut dépréciée, et certains événements dépeints en noir ou exagérés, à dessein de satisfaire l'esprit de parti ou la malignité politique. Tout cela était déloyal et injuste : déloyal parce que ceux qu'on attaquait sous le masque de l'anonyme n'avaient aucune occasion de se défendre ; injuste parce que l'on prenait pour prétexte de ces attaques des exposés de faits ou tronqués ou entachés d'erreur. Il faut admettre que, depuis quelque temps, les affaires de ce pénitencier n'étaient pas dans un état satisfaisant quand M. MacKay devint préfet à titre provisoir ; cette situation était principalement imputable au caractère et à la composition du personnel. Suivant l'ex-préfet Duchesneau, être " du bon côté en politique," constituait de son temps, la première des qualités exigibles pour les emplois à sa nomination. Et cette considération le

dominait à un tel point que l'inspecteur fut plus d'une fois alors chargé par le ministre de la justice en exercice de lui mander que le ministre s'attendait que, dans le renvoi ou le choix de ses employés, il aurait plutôt en vue leurs mérites et aptitudes que leur opinion politique. Malgré ces remontrances et les avis de l'inspecteur, l'ex-Préfet, soit de son propre gré et mouvement, soit sous l'influence ou la pression de personnes du dehors, admettait dans son personnel, par des considérations politiques, des hommes que leur caractère, leur disposition et leurs habitudes rendaient impropres aux emplois qui leur étaient confiés. Quant aux officiers appartenant ou suspects d'appartenir au parti contraire, ils étaient renvoyés par le préfet,—en possession par la loi actuelle, d'un absolu pouvoir de destituer gardes et gardiens—sous prétexte d'insuffisance, de grand âge, etc. ; ou si les motifs plausibles faisaient faute pour les congédier, on leur donnait à entendre, d'une façon ou d'une autre, qu'on n'avait pas besoin d'eux, et que leur démission volontaire ne serait pas repoussée. Pour ce qui concerne le personnel, l'inspecteur doit s'en rapporter à ses propres observations et aux déclarations du préfet, lorsqu'il visite un pénitencier. Pendant mes inspections et lorsqu'il était appelé à faire des rapports confidentiels sur le caractère de ses subalternes, l'ex-préfet Duchesneau me rendait un témoignage favorable d'hommes qui étaient indignes et incapables, comme la suite l'a révélé. Le favoritisme déployé par le chef du pénitencier pour les uns, son éloignement pour les autres, suivant les tendances politiques,—ces choses ont été constatées dans l'enquête qui a conduit à sa révocation—avaient eu l'effet de démoraliser profondément le corps tout entier. Cela arriva surtout dans une période de temps où l'inspecteur—pour des raisons connues du département de la justice—ne put aller visiter ce pénitencier. Les affaires étaient dans cette situation quand l'administration de la prison fut assignée à M. Mackay. Il se trouva dans une position aussi délicate que difficile. Voici ce qu'il dit dans son rapport annuel, à la date du 1er juillet 1881 :—"Lorsque la régie du pénitencier m'a été confiée, le personnel était divisé en deux factions, l'une qui avait épousé les intérêts du Dr Duchesneau, l'autre qui lui était contraire. Après la révocation de l'ex-préfet, les deux partis ont continué à exister."

Par l'imprudente et partiale conduite de l'ex-préfet, le pénitencier, quant au personnel, était devenu une fosse aux ours politique. Il n'est pas surprenant que le préfet provisoire se trouvât, en prenant la direction, dans une position désagréable autant qu'embarrassante. Il était entouré des protégés et des adhérents de son prédécesseur, prêts à conspirer contre lui au dedans, à trahir sa confiance et à le décrier au dehors. Quoique l'existence d'une organisation hostile fut connue de M. Mackay, les agissements de cette cabale étaient si bien concertés cependant, ils s'effectuaient avec un si grand secret, qu'il lui fut impossible de se procurer des preuves suffisantes pour établir aucun fait de complicité coupable. Malgré le conseil que lui donna l'inspecteur de renvoyer ceux qu'il avait raison de supposer en état de ligue contre lui, le prefet provisoire ne voulut pas recourir à cette mesure, de crainte qu'on allât attribuer cet acte à de simples motifs personnels et non à un véritable désir d'améliorer

l'efficacité du service et le moral de son monde. D'ailleurs, comme il n'était que *locum tenens*, en attendant que le gouvernement le nommât lui-même ou un autre en titre, il était peu disposé à prendre la responsabilité et l'odieux des nombreux renvois qu'il jugeait nécessaires. Sans doute, il eût agi autrement s'il avait su dès lors que sa charge serait d'aussi longue durée. Il eût été plus prudent, et se serait moins exposé au blâme, à l'accusation de négligence, s'il eût, au commencement de sa fonction de suppléant, instruit l'inspecteur du véritable état des choses, au moins en ce qui concernait le personnel. Mais il lui fallait du temps et une active patience pour se faire une juste idée du caractère de tous ceux à la tête desquels il se voyait placé subitement, et cela peut expliquer sa lenteur à se décider. Quoi qu'il en soit, je constate ici—et ce témoignage est dû à l'ancien préfet provisoire—que les employés désignés par lui dans un rapport qu'il fit très peu de temps avant sa retraite, comme impropres au service, ont été congédiés par le préfet actuel, informé de leur inaptitude ou de leur insuffisance. La discipline s'était naturellement bien relâchée par suite de la mauvaise conduite des officiers; mais à envisager l'administration de ce pénitencier dans son pire état, durant les cinq années dernières, elle est, certes, loin d'approcher de cet abaissement qu'on lui a prêté dans certain quartier trop mal prévenu.

Il était non seulement convenable par justice pour le préfet provisoire et pour l'institution attaquée, mais nécessaire aussi, après les rapports inexacts parus dans certains journaux, de faire connaître les causes du relâchement qui s'était introduit dans la discipline, et des défauts de l'administration.

M. Télesphore Ouimet, auparavant sous-préfet *pro tempore*, a succédé à M. Mackay, dans la charge de sous-préfet.

M. John Cooper, gardien-chef a été mis à la retraite en décembre 1881, et remplacé par M. Thomas McCarthy, appelé du pénitencier de Kingston.

Afin de rétablir la discipline affaiblie, comme vous le saviez par mes rapports, et afin de réorganiser le personnel, le préfet du pénitencier du Manitoba, bon disciplinaire, vint, d'après vos instructions, prendre temporairement le gouvernement de l'institution, et aplanir les premières difficultés au préfet qu'on allait nommer et qui entrerait ainsi en fonction sous des auspices aussi favorables que possible. Le temps passé ici par M. Bedson fut trop court pour lui permettre d'accomplir toute la réforme désirable ; il fit néanmoins beaucoup de bien. Ses propres procès-verbaux et ceux du préfet actuel, inscrits au registre-journal officiel, montrent que le pénitencier, à l'entrée de son nouveau chef, était en ordre et en bonne condition. " M. Bedson, dit M. Laviolette dans son rapport, durant sa courte administration de cinq semaines, avait fait beaucoup pour le rétablissement de la discipline ; mais il restait encore beaucoup à faire dans cette direction." Cela est très vrai.

Selon le préfet, " l'absence pendant un temps considérable de l'officier principal

avait sans doute été la cause de cette quasi-désorganisation." Ce qui s'accorde bien avec ce que je disais l'an dernier : "je ne compte pas voir les choses s'améliorer bien sensiblement avant qu'il y ait un préfet au titre permanent."

Le préfet confirme cette opinion en disant : " A mon entrée en charge, les officiers s'animèrent d'un sentiment nouveau d'aise et de confiance dans la pensée sans doute que, désormais, il y aurait un chef à leur tête, en permanence ; manifestant de suite le désir louable de m'aider de leur mieux dans la tâche ardue qui m'était imposée." Et, quelques lignes plus loin, il ajoute : " J'ai plaisir à reconnaître que, dans le cours de quelques mois, j'ai pu constater qu'un bon nombre d'officiers, formant au moins la majorité, étaient en état par leur intelligence et leur bonne volonté, de remplir avec efficacité les devoirs que leur position leur impose." Voilà un bon témoignage en faveur de la majorité des officiers. " Je résolus (dit-il encore), non sans regret de me dispenser dans l'occasion, des services de plusieurs officiers, et d'accepter en même temps la démission de quelques autres." C'est-à-dire que ceux qui avaient conspiré ensemble pour rendre inutiles les efforts de M. Mackay lorsqu'il voulut maintenir l'ordre et la discipline, et pour faire tomber l'institution dans le discrédit, ont été renvoyés, après avoir été mis à l'épreuve, par le nouveau préfet. Environ dix-sept ont reçu de la sorte leur congé. Quand tout ce monde, si mal disposé envers le principal officier exécutif, remplissait de fâcheuses impressions l'esprit des autres employés et des prisonniers par leur mauvaise conduite, la situation des choses pouvait-elle être différente de celle que M. Laviolette constata à son entrée en exercice ?

Le préfet signale les bons effets que produit le système adopté par ses prédécesseurs, conformément aux instructions de l'ancien conseil des directeurs et à celles de l'inspecteur, " de traiter les détenus avec humanité et justice," et d'employer les remontrances et les avis préférablement aux châtiments sévères et cruels. Toutefois il ne faut pas croire que ce mode de traitement convienne pour tous les prisonniers. Les méchants et les endurcis, lorsque la douceur et les conseils sont impuissants sur eux, obligent d'user de rigueur pour les soumettre et les améliorer. C'est là la règle suivie dans tous les pénitenciers du Canada ; elle n'est, comme on voit, ni nouvelle ni particulière à l'établissement de Saint-Vincent-de-Paul.

L'idée exprimée par le préfet, d'envoyer à Kingston " les grands criminels, les récidivistes des provinces d'Ontario et de Québec " et des provinces maritimes aussi—est excellente. Depuis longtemps déjà, je fais cette même recommandation dans mes rapports annuels.

En terminant ses observations au sujet des détenus, M. Laviolette dit : " Toutes choses considérées, j'ai raison d'être satisfait de leur conduite générale ; ils sont devenus relativement dociles et soumis." Si la discipline sous la précédente administration était aussi défaillante que le prétendaient les journaux, ou qu'elle paraîtrait l'avoir été à l'entrée en charge du préfet, d'après les termes de son rapport, le succès de ce fonctionnaire, en obtenant le salutaire changement dont il parle dans le caractère et la disposition des prisonniers en *sept mois*, est inouï—merveilleux ! Que des criminels qu'il nous a représentés " se livrant à la dissipation et devenant insubordonnés dans les ateliers, où il existait de nombreux abus de la pire espèce," le 1er décembre 1881, ne se rendent plus coupables pour la plupart que de manquements " à la règle du silence " depuis cette date-là jusqu'au 30 juin 1882, c'est une réforme sans parallèle !...... Les ombres ou les lumières sont trop fortes dans ce tableau.

Son assertion " qu'il est impossible (quoique quelques uns peuvent le contredire) de prévenir les évasions et les tentatives d'évasion par les détenus," demande à être mitigée. Il est extrêmement difficile d'empêcher de pareilles tentatives à moins qu'on n'exerce une continuelle vigilance. Les évasions, règle générale, ne se produisent qu'à la suite de la négligence ou de la violation des règles par les officiers de service. Les évasions arrivées récemment à ce pénitencier n'avaient pas eu d'autres causes.

Le préfet a opéré une amélioration opportune et louable dans le mode de l'emmagasinage et de la distribution des effets d'habillement pour les détenus, mode établi depuis l'ouverture du pénitencier. Grâce à de plus grandes commodités d'espace, que le préfet actuel a l'avantage de posséder, ce service peut se faire aujourd'hui avec plus de régularité, d'ordre et d'économie.

Autant que j'ai pu l'observer, lors de mon inspection, et d'après l'assurance que le préfet en donna lui-même, les ateliers ont été réorganisés, et il y a introduit quelques réformes nécessaires.

La nécessité où l'on s'était trouvé de faire confectionner certains vêtements hors de la prison, " pendant les dix-huit mois qui précédèrent l'administration " du présent préfet, n'était pas due, comme il le suppose inexactement, à " un défaut d'industrie ou à un manque de bonne volonté de la part des officiers, si ce n'est à ces deux causes ensemble," mais elle venait tout simplement et uniquement de l'incapacité du maître-tailleur. C'est une erreur aussi de dire : " que l'institution fut soumise à des déboursés, souvent élevés, pour la confection d'habits et vêtements hors de la prison." Les livres de comptabilité montrent que la somme dépensée pour cet objet était relativement petite. Le raccommodage des " vêtements des détenus " appelé un " usage nouveau," est quelque chose qui me surprend. Depuis l'ouverture du pénitencier (mai 1873), je ne me rappelle point d'avoir jamais visité l'atelier des couturiers sans y avoir vu des détenus occupés à des raccommodages, et j'ai toujours remarqué que beaucoup de prisonniers portaient des habits réparés.

Entre toutes les accusations portées contre l'ex-préfet Duchesneau, celle d'extravagance ou de gaspillage—en ce qui regarde l'habillement pénal—n'a jamais pu être avancée. Bien au contraire, on lui a reproché d'avoir traité fort mal les détenus en les assujettissant à se couvrir de méchants vêtements déguénillés ou rapiécés. Tout en étant très disposé à reconnaître chaque réforme que M. Laviolette a pu introduire dans les divers départements du pénitencier, je sens aussi que je dois corriger les assertions inexactes qui tendraient à créer une impression préjudiciable à l'administration précédente. Il est notoire que des détenus, dans tous les pénitenciers, ont recours à toutes sortes d'expédients pour se procurer des articles de vêtement neufs, beaucoup plus souvent qu'ils n'y ont droit en vertu du règlement. Pour cela, à moins d'être fort attentivement surveillés, ils cachent et quelquefois même détruisent une partie des leurs. Que pareille chose se soit pratiquée en grand ici, avec la connivence et l'aide active de quelques-uns des officiers qui ont été renvoyés, il y a de bonnes raisons pour le supposer. Le préfet a, je crois, réussi à retrouver une assez grande quantité d'effets cachés dans les nombreux lieux secrets qui peuvent se rencontrer à l'intérieur des murs d'enceinte, et il a mis fin à ces abus. De plus, il a fait réparer et porter ces vêtements. En quoi il a agi suivant son devoir. Il dit avoir effectué une réforme " en faisant réparer les vêtements partiellement usés," mais c'est outre-passer les faits que d'appeler le raccommodage un " usage nouveau " dans l'établissement. Le préfet a été probablement mal informé sur ce point.

Les ateliers sont en meilleur état qu'auparavant, au point de vue de la discipline et de l'administration. En assignant au détenu un emploi conforme à son goût et à son aptitude physique, le préfet exécute l'instruction exprimée dans mon procès-verbal sur ce sujet, en date d'avril dernier.

La construction de l'édifice destiné pour le réfectoire, etc., avance peu à peu. En vue de faciliter le maintien de la discipline—car une forte proportion des plaintes consignées au registre se produisent au réfectoire—; de prévenir la possibilité d'une révolte, et d'utiliser le bâtiment nouveau en y installant des ateliers, dont on a grand besoin aujourd'hui, on a l'intention de faire une expérience, celle de donner les repas aux prisonniers dans leurs cellules. Cela se pratique déjà dans la prison centrale à Toronto et dans plusieurs prisons d'Etat aux Etats-Unis, avec avantage et succès.

L'école, suivant la juste observation du préfet, est fréquentée par beaucoup de détenus qui n'ont aucune volonté de s'instruire. Ils n'y vont que pour avoir une heure d'aise et de paresse. Il est très à propos de priver ceux-là d'un privilège qui devrait être accordé seulement aux prisonniers disposés à en profiter. L'école, après avoir été conduite quelque temps avec assez peu de succès, est maintenant confiée à une direction habile et éclairée.

Je partage le sentiment du préfet touchant l'opportunité d'augmenter les bibliothèques. A cet effet, il faudrait accorder un crédit annuel plus considérable, et je recommande ce besoin à votre bienveillante attention.

Le préfet et le médecin s'accordent à déclarer que la santé au pénitencier est excellente. Trois décès, soit à peine 1 pour cent de la population criminelle, sont un très faible avérage quand tant de condamnés arrivent avec des constitutions altérées et défaites.

Les observations du préfet relativement à l'hôpital sont très justes. Un édifice isolé, avec des cellules spacieuses, et bien ventilées, sur le plan de l'hôpital du pénitencier de Kingston, est ce qu'il faudrait. Il devra, cependant, s'écouler quelque temps encore, avant qu'on puisse y pourvoir, à cause des autres travaux déjà en cours ou en projet.

Quant au travail qui s'exécutait dans les ateliers pour les officiers, et que le préfet dit avoir fait cesser " afin d'arrêter les abus," l'ordre de le " cesser " avait été donné dès 1878, plus de trois ans avant sa nomination. Peut-être entend-il parler d'une quantité considérable d'ouvrages qui se sont faits, de son temps même, sans réquisition ni autorisation convenable.

La valeur à laquelle il estime le travail des détenus, si elle est prise pour argent par le gouvernement et par le parlement, indemnisera très notablement de la dépense. Malheureusement, le département des finances ne voudra pas admettre d'autres articles que des valeurs payables dans le compte à opposer aux dépenses du pénitencier.

La réduction de $2,025.84 par mois—équivalant à $24,310.08 pour l'année,—que le préfet prétend avoir effectuée pendant les sept mois de son administration, est forte et prouve qu'il a exercé une grande économie. Malgré cela, la dépense a excédé d'environ $5,000 le crédit ouvert au pénitencier. Il est probable, comme l'annonce le préfet, qu'elle sera plus considérable encore pendant l'exercice 1882-83, à raison de l'enchérissement des approvisionnements; toutefois, avec le soin et l'économie apportés maintenant dans la dépense, espérons qu'elle pourra être maintenue dans les limites du crédit voté.

Il n'eût vraiment pas été raisonnable de s'attendre qu'en sept mois, le préfet pût venir à bout d'établir " un état d'organisation parfaite."

Les constructions, les excavations pour le grand égoût et l'exploitation de la carrière se font sous la direction du surintendant des travaux publics, par l'intermédiaire de l'architecte-visiteur, M. John Bowes. Avant de les commencer il avait été arrêté entre le département de la justice et celui des travaux publics que le préfet fournirait le nombre nécessaire de détenus pour toutes ces opérations; et en conséquence, il fut entendu que les autres entreprises, non urgentes, seraient différées afin qu'il fût possible de se procurer les bras dont on avait besoin. Depuis que le nouveau préfet est entré en exercice, il y a eu quelques difficultés, quelque malentendu à cet égard, par suite, bien probablement, de son inexpérience plutôt que d'aucune intention chez lui d'aller à l'encontre des arrangements faits entre deux départements du gouvernement. En observant les instructions spéciales qu'il a reçues, sur ses pouvoirs

par rapport à ses travaux, et sur ces relations avec les officiers placés sous le contrôle du département ces travaux publics, le préfet obviera aisément à tout trouble, à tout désagrément ultérieur. En effet, avec le "règlement" pour sa gouverne, avec la facilité de pouvoir se renseigner au besoin, et une entière volonté au département de la justice de communiquer les renseignements, il peut prévenir toute erreur de conséquence ; une telle erreur n'est plus possible qu'au cas où la disposition à se conformer aux "règles" ou à demander des avis ou des instructions nécessaires, ferait faute.

Tout ce que les "règles" et le département prescrivent, est de nature à guider sûrement un préfet dans ses actes. Par là il évite bien des responsabilités, souvent fâcheuses; en agissant autrement, il court risque de s'embarquer dans des affaires qui lui donnent du souci. Dans le cours de mon expérience, il m'est arrivé de rencontrer des préfets qui se pensaient maîtres absolus dans leur emploi, et libres de tout contrôle, en quoi ils s'abusaient ; et j'ai eu plus d'une fois, le désagréable devoir de les détromper. Le ministre de la justice est le chef du système pénitentiaire. Ses instructions sont communiquées aux officiers supérieurs par l'inspecteur. Il faut y obéir, ainsi qu'à toutes celles que l'inspecteur lui-même juge à propos de donner, sous l'autorité de l'acte des pénitenciers ou des règlements. Ces premiers principes du gouvernement pénitentiaire étant bien compris et pratiqués, l'administration, dans tous ses détails, doit fonctionner normalement—sans choc ni conflit. Les pouvoirs du préfet, tels que la loi et les règlements les définissent, sont si grands et si étendus qu'il n'était pas facile de concevoir qu'il pût les outre-passser et tomber en faute. Pareille chose arrive cependant, et c'est en vue d'empêcher qu'elle ne se répète que j'ai fait ces observations.

On achève une autre aile de la prison, mais avec lenteur. Elle devrait être déjà occupée. On a perdu du temps et de l'argent à faire enduire les murs des cellules à l'intérieur, de fin plâtre de Paris ; et cela sans en avertir le département, et contre l'avis de l'architecte-visiteur. Les cellules ont un parement de briques, qui, badigeonné à la chaux, présente une belle apparence. Le plâtrage est facile à dégrader ; et des prisonniers portés à mal faire prendraient plaisir à le gâter. Il est donc probable qu'il deviendra nécessaire d'enlever tout cet enduit avant peu.

La principale cause du retard, cependant, est l'erreur qu'on a commise en ne fournissant point les cellules d'une couchette semblable à celle en usage au pénitencier de Dorchester, laquelle avait été approuvée par le département et que le chef de l'institution avait reçu ordre d'adopter. Cette couchette dispense de la paillasse et du matelas. En outre elle forme un siége confortable pour le prisonnier, pendant les longues heures de sa réclusion cellulaire. Les dimensions de ce lit eussent pu être appropriées à la grandeur de la cellule. La substitution non autorisée d'un autre modèle de couchette a occasionné beaucoup de dérangement et de complications, qui auraient été bien facilement évitées par la simple exécution des instructions départementales.

Je n'avais point l'intention de mentionner la mort du détenu Déragon, tué d'un coup de feu le 13 juillet dernier, c'est-à-dire après la date à laquelle se termine mon

rapport. Mais, puisque l'aumônier catholique en parle dans le sien, j'en prends occasion pour déclarer que je partage tout à fait son sentiment sur ce qu'a de terrible la responsabilité—qui retombe quelque part—d'une action telle que celle de lancer l'âme d'un homme dans l'éternité, sans un moment d'avertissement, parce qu'il aura saisi l'occasion de s'évader que lui fournissait la négligence ou l'inattention de son gardien. Il est à présumer que l'agent, auquel on a donné des armes à feu, n'en fera usage qu'en cas de nécessité réelle. Sur ce point l'acte des pénitenciers est muet, et le règlement trop peu explicite. "Il serait bien à propos, ajoute l'aumônier de définir par la loi les pouvoirs et les devoirs des gardiens en pareils cas"—d'autant plus qu'il y aura probablement encore des tentatives d'évasion dans des circonstances semblables à celles qu'il mentionne. En rédigeant la loi, on ferait bien, outre le renvoi, d'infliger une punition suffisante à tout officier qui aura tiré sur un prisonnier cherchant à s'évader, si cette tentative avait été amenée par la négligence ou par le manque de vigilance de cet officier même. L'aumônier a raison de dire "qu'en allant au fond des choses, on voit que, dans presque tous les cas, il y a eu négligence quelque part." Pour l'infortuné Déragon, il est plus que vraisemblable qu'il n'aurait pas tenté de s'échapper et partant n'aurait point été privé de la vie, si mes instructions, portant d'avoir une patrouille à cheval en station près de la carrière, instructions approuvées par vous et communiquées au préfet plus de deux mois avant le malheureux événement, avaient été suivies.

Quatre-vingt-dix-neuf détenus sur cent sont toujours possédés de la pensée de fuir. Comme les officiers qui les ont en leur garde savent cela, ils sont très coupables quand par leur négligence ou leur incurie, ils laissent pour ainsi dire la porte ouverte à un prisonnier; et plus coupables encore, s'ils tuent ou estropient le pauvre malheureux qui a voulu profiter de leur faute. De quelque nom que les juristes qualifient la mort violente du prisonnier en pareil cas, les interprètes de la loi supérieure, les théologiens, l'appelleraient un crime approchant du meurtre.

L'aumônier catholique fait honneur à la présente administration de la suppression de "certaines distinctions dans le traitement des détenus." Les procès-verbaux de l'inspecteur dont il est tenu registre à chaque pénitencier, pourraient témoigner que plus d'une fois, et même encore à l'époque où M. MacKay faisait temporairement les fonctions de préfet, ce traitement exceptionnel avait été strictement défendu. J'ai renouvelé cette défense en avril dernier, à l'occasion de certains prisonniers qui en recevaient un de ce genre. Il est toujours possible que des abus se glissent dans un pénitencier et y subsistent à l'insu de l'inspecteur. Les intervalles entre ses visites durent des mois; et l'inspection à peine quelques semaines. Des désordres peuvent donc fort bien échapper à sa vue; et s'ils ne lui sont pas signalés par le préfet où par quelque autre officier qui s'y croit obligé en conscience, il s'en retournera en demeurant dans l'ignorance de ce qu'il devait connaître et corriger. C'est ainsi que j'ai appris par hasard que des détenus—et non pas ceux qui le méritaient le plus—

jouissaient de privilèges particuliers, sans l'autorisation convenable. En découvrant cette irrégularité, j'ai ordonné de la faire cesser immédiatement, comme je viens de le dire.

Permettez-moi d'indiquer spécialement à votre attention le rapport de l'aumônier catholique.

L'administration du préfet actuel, pendant les sept mois qu'embrasse son rapport, n'a pas été stérile en bons résultats. Il a mentionné tout ce qu'il a fait—et même un peu davantage—dont il pouvait se féliciter. Ses intentions, sans doute, sont bonnes. Si maintenant à cette disposition louable, il joint la discrétion, un jugement sain et une prompte volonté de se conformer aux instructions données soit par votre ordre, soit par l'inspecteur en vertu de l'acte et du règlement, il y a lieu d'espérer que M. le préfet Laviolette réussira à acquérir les connaissances, la prudence et l'expérience dont il a besoin pour conduire les affaires de ce pénitencier de manière à s'assurer votre approbation, à ménager les intérêts tant du public que de l'institution ; en un mot, de manière à ce que l'ensemble des services fasse honneur aux personnes attachées à leur administration. Sachant par une longue et rien moins qu'agréable expérience les difficultés et les désavantages dont cette institution a eu à souffrir dès le principe, et qui étaient le fruit d'une administration incapable ou négligente, je désire bien vivement que le nouveau préfet gouverne avec habileté et succès. C'est pourquoi j'ai tâché, en toute sincérité et avec les meilleures intentions, de lui indiquer ce qu'il devait faire et devait éviter de faire, à chaque occasion, pendant mes visites. C'est encore pour cela que je me suis étendu ici sur les affaires d'un pénitencier, qui a donné plus de soucis et d'ennuis aux ministres et aux assistants-ministres de la Justice, aux directeurs et à l'inspecteur, depuis dix ans qu'il existe, que tous les autres pénitenciers ensemble dans le même espace de temps. Je le répète, le préfet ne pourra faire fausse route, s'il a soin de demander des instructions et de s'y conformer.

DORCHESTER.

Je constate avec beaucoup de plaisir que les affaires de ce pénitencier ont été administrées d'une manière aussi habile, aussi satisfaisante qu'économique durant le dernier exercice, le préfet ayant promptement et fidèlement suivi les règles et les instructions, et consulté toujours le département lorsqu'il y avait nécessité.

La conduite des prisonniers a été bonne, et leur assiduité au travail satisfaisante.

Il y a eu cinq tentatives d'évasion, dont quatre avortées, les fugitifs ayant été repris dans la journée ; quant au cinquième fugitif, on a pu le capturer après deux mois environ de liberté. En quelques cas, ici comme à Saint-Vincent-de-Paul, les évasions étaient dues à la négligence.

Les officiers, à très peu d'exceptions près, remplissent leurs devoirs avec attention et bonne volonté. On peut dire qu'ici chaque membre du personnel s'identifie

avec l'institution, et s'intéresse à tout ce qui la concerne : à ses progrès, son caractère et son *prestige*, dans une plus grande mesure qu'il ne se voit, ce me semble, dans les autres pénitenciers. Il y règne un fort et salutaire esprit de corps, lequel, comme on peut bien le supposer, rend plus puissante l'action du préfet, la facilite et contribue beaucoup au succès des diverses opérations du pénitencier. Comme M. Creighton, le colonel Botsford traite ses subordonnés avec bonté et considération. Tous les deux sont affables et plein de condescendance sans se permettre ou permettre à d'autres une liberté indue. Ils peuvent s'entretenir avec un garde ou un gardien sans en faire le confident de leurs opinions, intentions, etc., en ce qui touche leur administration. Bref, ils savent tenir leur position et exiger le respect dû à leur charge. Il ne convient pas plus au premier officier exécutif d'une institution pénale qu'au capitaine d'une compagnie de soldats ou au colonel d'un régiment, d'être salué d'un *bonjour, camarade !* par des subalternes, de s'asseoir pour fumer la pipe avec eux, et de causer sans façon ensemble. Avoir un air amical et digne tout à la fois, est le moyen de s'assurer la confiance et le respect ; la familiarité engendre le mépris. Les subalternes ne s'attendent pas à une pareille liberté de la part du chef. Elle les gâte en même temps qu'elle compromet son autorité. Il lui faudra bien du temps ensuite pour regagner ce qu'il aura perdu dans leur estime. A moins d'être un homme de tact et capable de reprendre lui-même ses droits, dès qu'il a fait le faux pas dont je parle, on peut dire que "son utilité" a cessé.

La construction de l'aile nouvelle mentionnée dans mon précédent rapport, est arrêtée, les entrepreneurs ayant abandonné les travaux. Il est heureux que l'augmentation du nombre des détenus n'ait pas dépassé la mesure d'espace disponible. S'il vient à se produire trop d'encombrement avant l'achèvement de cette aile, on pourrait diriger le trop-plein du pénitencier sur Kingston.

Pour la même raison, le bâtiment pour les machines, lequel est vraiment nécessaire, reste inachevé. Le département des travaux publics va prendre bientôt assurément, des mesures pour le finir et y installer les machines, car la difficulté de chauffer le pénitencier avec les moyens dont on y dispose est telle qu'il ne faut rien moins que toute l'ingéniosité du mécanicien-ingénieur pour y pourvoir.

D'autre part, les ateliers, la boulangerie, la buanderie et l'hôpital sont terminés. Le préfet a fait élever aussi de grandes et solides bâtisses destinées à servir de grange, d'étables et d'écuries, au dedans de la palissade. Un petit bâtiment à serrer les racines, qui sera fort commode, se construit au dehors. Près de la barrière, on a bâti une maison confortable pour l'ingénieur, afin de l'avoir tout proche en cas de nécessité pressante. Ces deux dernières constructions ont été exécutées très économiquement, par les détenus mêmes, le préfet ayant fait un arrangement, par l'entremise de l'inspecteur, avec le département des travaux publics, pour les achever moyennant une somme relativement modique, qui n'a pas été entièrement dépensée.

Les logements des officiers, comme j'en ai avisé le département à l'époque de leur construction et depuis, sont très défectueux, et presque inhabitables en hiver. On a essayé de donner une petite cave à chaque maison ; mais cette tentative n'a pas réussi, car les caves sont pires qu'inutiles. Elles rendent les maisons encore plus froides qu'elles ne l'étaient auparavant, et les légumes y gèlent. La bévue commise par l'architecte local du département des travaux publics en refusant d'agréer l'emplacecement que j'avais choisi, n'est que trop manifeste aujourd'hui. Il est à espérer que l'honorable ministre des travaux publics, avec sa complaisance ordinaire, voudra bien autoriser l'architecte en chef à remédier, autant que possible, à l'erreur de son agent. Il a toujours acquiescé à nos justes et raisonnables demandes, et ses dispositions favorables et libérales nous permettent de compter aujourd'hui qu'il consentira à faire exécuter les améliorations nécessaires à ces maisons d'habitation.

Faute d'engrais, la ferme n'est pas aussi productive ou profitable qu'elle pourrait le devenir avec des amendements. En augmentant le nombre des bestiaux, on arriverait par degrés à fumer les portions de terrain propres à la culture. Dans ce but, et en vue aussi d'accroître le revenu, le préfet demande qu'on achète une certaine étendue de terre marécageuse située entre l'immeuble du pénitencier et la rivière Memramcook. D'après l'opinion exprimée par des hommes compétents et pratiques, il paraît que l'acquisition de ce marécage serait très avantageuse.

Des fouilles considérables ont été faites pour découvrir une carrière dans le domaine de l'institution ; mais jusqu'à présent sans résultats. Il y a, je n'en doute pas, de la bonne pierre en abondance ; seulement il faut la trouver.

Il sera nécessaire d'avoir, à la source de l'aqueduc, un réservoir de la capacité d'environ 200,000 gallons, pour être assuré d'un approvisionnement inépuisable, spécialement en cas d'incendie. Celui qui s'y trouve actuellement, est beaucoup trop petit. Il suffirait peut-être si le débit d'eau était toujours égal, les tuyaux toujours en bon ordre, et s'il ne devait jamais être soumis à aucune fourniture extraordinaire. Mais, dès que quelqu'une de ces conditions peut manquer, l'autre réservoir devient indispensable. Fait de brique ou de pierre et enduit de ciment romain, comme le sont toutes les citernes de cette nature dans la Grande-Bretagne, il durerait très longtemps. Il va sans dire que le département des travaux publics aurait à le construire, pour mettre l'aqueduc en état de service complet et permanent, avant que le département de la justice reçoive celui-ci à sa charge. C'est ce qui a eu lieu à Saint-Vincent-de-Paul, et c'est aussi ce qui se fait en ce moment au Manitoba.

La réparation et le remontage des machines apportées du pénitencier de Saint-Jean marchent lentement, parce que le mécanicien a à s'occuper d'autres besoins pressants. Une fois leur mise en place terminée, on se propose de manufacturer des tinettes à beurre, qui sont très demandées dans les provinces maritimes. Le bois nécessaire croît sur les terres du pénitencier.

Les deux aumôniers parlent avantageusement de la conduite régulière et de la

respectueuse attention des prisonnniers durant les offices divins, ainsi que de la manière efficace dont l'école est conduite. L'aumônier catholique loue l'administration de la prison.

Le médecin déclare que " la santé générale des détenus a été fort bonne." De toute l'année il n'y a eu aucune maladie épidémique ou contagieuse. Il s'est produit un décès, et un détenu atteint de folie a dû être transféré à Kingston. L'hôpital est en état maintenant de recevoir des malades.

Au rapport de la matrone, la conduite des prisonnières " a été tout à fait satisfaisante." Elles ont été employées aux travaux d'intérieur de la prison, confectionnant leurs propes vêtements et raccommodant ceux des hommes. Leur nombre a augmenté de 2 à 5 depuis mon dernier rapport. Ces faits autorisent le département à maintenir ici le quartier des femmes, puisque les travaux qu'elles font sont très nécessaires et indemnisent d'une notable partie de la dépense nécessitée pour leur entretien. Le revenu ni l'administration du pénitencier ne sont pas en moins bonne situation maintenant que ces prisonnières sont enfermées à Dorchester que quand on les tenait à Halifax ou à Saint-Jean. On a employé alors deux matrones et deux aides, presque continuellement (de 1872 à 1880) à surveiller un nombre de détenues relativement moindre que celui qu'une matrone avec une aide surveille à présent. Si l'on tient compte des frais du transfèrement et de la valeur du travail des prisonnières pour le pénitencier de Dorchester, le gain ou l'avantage qu'on aurait à les conduire à Kingston serait peu important. Plus tard, il pourra être opportun de faire cette translation ; mais, pour le moment, il ne paraît y avoir aucune nécessité de changer les arrangements qui existent.

MANITOBA.

J'ai inspecté le pénitencier de cette province en juin dernier. Je n'ai pu trouver un seul défaut dans l'administration du préfet soumise à mon examen. Sous le rapport financier, cette institution présente une moins bonne situation que les autres. Le préfet explique sa dépense par la nécessité où il est de payer plus cher les approvisionnements et par la difficulté des communications. Cette dernière raison n'a plus autant de poids depuis l'ouverture du chemin de fer; mais la première n'est pas contestable, spécialement en ce qui regarde le combustible, qui est très coûteux. De plus il n'est pas encore possible de créer un revenu pour réduire la dépense. Il faut ajouter aussi qu'il a fallu pourvoir le nouveau pénitencier de tout le nécessaire, d'année en année, sans pouvoir, comme ailleurs, s'en procurer une partie par le travail des détenus ou l'acheter à des prix avantageux.

Le préfet devrait maintenant s'appliquer à réduire sa dépense. Si son succès comme économiste pouvait approcher de celui qu'il a remporté comme disciplinaire, il ferait merveille. Il la diminuerait beaucoup en opérant tous les retranchements possibles, et en s'abstenant de dépenser jusqu'à une piastre qu'il pourrait épargner sans léser aucun droit ni aucun intérêt. Il est juste de considérer que le préfet a des

désavantages de plus d'une sorte; mais aussi en y employant tous ses efforts, il devrait être capable de présenter un bilan plus favorable.

La discipline est parfaite. A cet égard, le pénitencier du Manitoba jouit d'une réputation sans pareille en Canada, et même au dehors, autant que j'ai pu voir. Inutile, par conséquent, d'ajouter que la conduite et l'industrie des détenus ont été absolument satisfaisantes.

Les prisonniers ont exécuté beaucoup de travaux nécessaires et importants. Ainsi, ils ont été employés à bâtir les maisons pour les officiers, à extraire de la pierre de la carrière, à élever de beaux bâtiments d'exploitation sur la ferme, à cultiver, et enfin à faire l'ouvrage ordinaire de la prison.

Un terrain appartenant au préfet, a été échangé contre un autre appartenant au pénitencier. Comme celui que l'institution a acquis est propre à la culture, elle en tirera du profit.

Le rapport de l'an dernier montrait le défectueux état de l'égoût. J'ai trouvé, dans mon inspection, que rien n'avait été fait pour y remédier efficacement. Le médecin de l'institution et plusieurs autres ont déclaré que tout le drainage est très imparfait, et attribuent à cette cause l'insalubrité de l'édifice et la fréquence des cas de fièvres typhoïdes parmi les détenus. Dès le principe, j'ai dû constater dans chacun de mes rapports que "l'entrepreneur avait fort mal pourvu au besoin d'un bon système d'égoût." J'en ai eu la preuve évidente à ma dernière visite. Les planches dans certaines parties du sous-sol ayant été levées, on a trouvé sur toute la surface découverte un dépôt de matière fécale et liquide, de plusieurs pouces d'épaisseur, dû à ce qu'il n'avait pas été pratiqué d'issue au travers du mur de l'édifice pour leur écoulement dans le grand canal extérieur! La situation saine du pénitencier et l'air vivifiant de la prairie contribuent beaucoup à empêcher que les fièvres typhoïdes n'aient des effets plus désastreux. L'insuffisance du drainage a encore été signalée au Département des travaux publics et je crois que des mesures ont été prises pour faire disparaître cette cause d'incommodité, de maladie et même de mortalité.

En ce qui concerne la fourniture des matériaux nécessaires pour les bâtiments en construction, tels que les bois, articles de fer, etc., il y a eu bien des difficultés entre le préfet et le Département des travaux publics. Les comptes ont été rendus à ce dernier mais il a refusé de les payer, prétendant que les achats avaient été faits sans autorisation. Appelé à fournir des explications, le préfet a représenté l'absolue nécessité de se procurer les articles en question, et allégué qu'en règle générale ces achats se sont faits avec l'expresse sanction de l'architecte résidant du Département des travaux publics. Il est vrai qu'il y a eu des dépenses irrégulières, non autorisées; mais à qui la faute? Voilà la question. Ni le préfet ni l'architecte n'en veut assumer la responsabilité. Cette fâcheuse irrégularité n'aurait très probablement pas lieu si la suggestion, faite par moi au préfet et à l'officier des Travaux publics était

suivie, je veux dire si, après avoir arrêté avec le préfet la liste des besoins pour six ou douze mois et l'estimatif, l'architecte adressait ces pièces, revêtues de son certificat, au Département des travaux publics, en demandant l'autorisation d'acheter. Par ce moyen ou quelque autre semblable, les comptes n'occasionneraient aucune difficulté, et le préfet serait déchargé de toute responsabilité tant pour les achats que pour les paiements. Je dois au Département des travaux publics de déclarer ici que toutes les fois que je lui ai présenté une demande, au sujet soit de ce pénitencier soit des autres, pendant les quatre années dernières, j'ai obtenu sans peine ce que je voulais, lorsqu'il y avait des fonds disponibles. Mais le préfet et le représentant du Département des travaux publics à un pénitencier doivent, au cours de toute opération sous le contrôle des Travaux publics, demander, en temps utile, l'inscription au budget d'un crédit applicable à la dépense de tout ouvrage à exécuter. Ne pas le faire, serait une grave négligence, et en pareil cas le Ministre n'a pas à sanctionner une dépense à laquelle il n'a pas été pourvu, et l'employé du gouvernement qui prend sur lui de créer un compte, sur le crédit d'un département, mérite de le payer de ses propres deniers ou de recevoir son congé, à moins que la dépense n'ait été nécessitée par quelque événement imprévu et sérieux. La prudence, en face de cette alternative, lui conseillerait de n'entrer dans aucun engagement de ce genre sans y être autorisé.

L'approvisionnement d'eau n'est plus assez abondant et il faut prendre les moyens de suppléer à l'insuffisance du puits actuellement en usage. Le ministre des travaux publics en a été informé, et il a donné ordre d'y pourvoir.

Comme on est au moment de n'avoir plus assez de cellules, il sera nécessaire de bâtir une autre aile l'an prochain. Le ministre des travaux publics a été prié de prévoir cette nouvelle dépense dans son budget.

On avait grand besoin d'un mur ou palissade, pour fermer douze ou quatorze acres de terrain ; mais je crains qu'on ne puisse élever cette clôture avant que l'aile, dont je viens de parler, n'ait été construite ; en attendant, une forte clôture de bois, haute d'environ quatorze pieds, qui entourerait la prison et une couple d'acres de terre, présenterait une certaine garantie contre les évasions.

Je recommanderais bien fortement de faire quelque arrangement avec le gouvernement provincial pour que les fous—non criminels—qui sont enfermés aujourd'hui dans ce pénitencier, soient envoyés ailleurs. Quoiqu'ils y soient bien soignés et bien traités, la prison n'est pas l'asile qui convient à ces infortunés. Outre cela, on a besoin des lieux qu'ils occupent pour les services pénitentiaires.

L'aumônier catholique dit dans son rapport, que la conduite des détenus sur lesquels s'exerce son ministère spirituel, a été excellente et lui a donné une grande satisfaction. Il loue beaucoup le préfet et son administration.

L'aumônier protestant écrit qu'il n'a jamais entendu un seul prisonnier se plaindre "soit du préfet, soit des gardes, non plus que du traitement que reçoivent les détenus au pénitencier."

Les infractions commises et les punitions infligées ont été peu nombreuses et légères.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

En dehors des quelques détails qu'offre le rapport du préfet et des mémoires succincts que j'ai reçus de lui, à de longs intervalles, dans le cours de l'exercice, je n'ai pas de renseignements officiels sur ce pénitencier; aussi ai-je fort peu à dire.

Le préfet déclare que la conduite des officiers "a toujours été telle qu'il la pouvait souhaiter." Il attribue à la trop grande modicité des salaires les nombreux changements qui se sont produits dans son personnel, et assure qu'il y a quelques années, aucun "blanc" n'aurait loué ses services pour $50 par mois, et qu'à l'heure présente la vie est presque aussi chère qu'elle l'était il y a vingt ans. Voilà pourquoi, ajoute-t-il, ses officiers ont toujours l'œil au guet pour découvrir des emplois plus lucratifs. Les travaux de chemin de fer dans le voisinage vont leur en offrir.

Les ateliers sont construits, mais ne sont pas encore outillés. Le préfet devrait inscrire dans ses estimations une somme pour l'outillage.

Les chapelles manquent encore de moyens de chauffage; au fait, tout l'édifice ne pourrait être plus mal pourvu qu'il ne l'est à cet égard. Comme je le disais, dans mon précédent rapport, il faudrait le chauffer à la vapeur ou par quelque autre moyen artificiel. Et cela peut se faire ici à meilleur marché qu'au Manitoba, à cause du bas prix du combustible.

Le préfet fait enclore trente-deux acres de terrain pour le mettre en culture. Cette exploitation procurera un emploi utile et sain aux prisonniers, et sera une source de profits.

La conduite des détenus et leur attention au travail ont été satisfaisantes; aucune infraction bien grave n'a été commise.

L'aumônier protestant n'a rien de particulier à faire connaître.

L'aumônier catholique mentionne "un exécrable complot d'évasion, qui fut découvert à temps d'une manière vraiment providentielle; et cette découverte sauva probablement la vie de quelques officiers." Il croit devoir dire "qu'une visite de l'inspecteur est devenue nécessaire et aurait, à son avis, de très heureux résultats."

Le médecin constate que l'état sanitaire est meilleur que les années dernières. Il insiste sur la nécessité d'avoir un bâtiment à part pour l'infirmerie.

Le département des travaux publics a reçu la demande de construire une autre aile, celle qu'il y a étant encombrée; de bâtir aussi des cottages pour les officiers;

un édifice détaché pour l'hôpital ; et d'introduire un mode convenable de chauffage dans toute la prison, et spécialement dans les chapelles.

Quant à l'aile additionnelle, devenue si nécessaire, je prends la liberté de recommander que quelqu'un de compétent examine avec soin l'emplacement du présent édifice, afin de s'assurer s'il ne serait pas plus économique et plus avantageux, de toutes manières, d'affecter ce bâtiment—si plein de défauts et si différent du plan approuvé par le département—à quelque autre usage se rapportant au service pénitentiaire, et de placer la prison sur le magnifique plateau, situé plus haut et qui était la situation à choisir dès le principe, comme un fou même le reconnaîtrait. Il vaut la peine de faire cet examen avant de continuer les constructions dans le penchant de la côte.

Je dois rendre hommage, M. le ministre, à l'attention empressée que vous apportez aux affaires des pénitenciers. J'ai aussi à remercier les députés-ministres, ancien et actuel, de leur aide et de leurs avis inappréciables, ainsi que de leur invariable urbanité, de leur parfaite affabilité dans toute nos relations officielles et personnelles.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. G. MOYLAN,

Inspecteur des pénitenciers.

DÉPARTEMENT DE LA JUSTICE,
DIVISION DES PÉNITENCIERS,
OTTAWA, 31 janvier 1883.

PÉNITENCIER DE KINGSTON.

RAPPORT DU PRÉFET POUR L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1882.

PÉNITENCIER DE KINGSTON, juillet 1882.

MONSIEUR,--J'ai l'honneur de vous soumettre mon douzième rapport annuel, avec les états ordinaires, pour l'exercice qui a pris fin le 30 juin 1882.

Les diverses industries de la prison ont été exploitées avec succès, et si le travail des détenus était payé aux taux des salaires courants du dehors, il resterait, je n'en doute pas, des profits à l'établissement après l'entier prélèvement des frais d'entretien et d'administration.

Nous avons eu de l'ouvrage de deux départements fédéraux, et pas une plainte n'ayant été faite, je présume que l'on a été content de nous.

Je me propose d'appliquer, l'année prochaine, un plus grand nombre de détenus à des travaux qui amélioreront beaucoup l'immeuble de cet établissement ; mais je serai toujours fort reconnaissant de toutes les commandes que l'on voudra nous faire.

L'industrie mise en activité par M. L. B. Spencer, en vertu d'un contract d'entreprise, c'est-à-dire la manufacture de serrures de porte, etc., occupe environ cent dix prisonniers, dont M. Spencer paye les journées 40 cents.

Les travaux extérieurs ont consisté principalement en extractions de pierre, en améliorations sur la ferme, en travaux de remplage pour achever les docks, de confection de chemins et de drains. A l'intérieur on a presque achevé la construction d'un nouveau bâtiment destiné à recevoir les chaudières à vapeur, et dans lequel il y aura des compartiments pour le charbon, un bureau pour le commis des travaux et un dépôt d'objets d'un usage immédiat pour ses travaux. Il y a déjà trois chaudières je puis dire prêtes ; elles actionneront le moulin à moudre le grain, une grosse pompe Worthington, les machines de l'atelier des menuisiers et charpentiers, et fourniront la vapeur à la chambre de séchage.

L'asile des aliénés et l'hôpital sont chauffés d'une manière très satisfaisante avec l'eau chaude; et nous nous préparons à chauffer les dortoirs des prisonniers avec la vapeur. Ces modes de chauffage sont bien préférables à l'usage des poêles, et sans doute plus économiques.

Au point de vue de l'économie surtout, l'éclairage de la prison au gaz tiré du pétrole brut ou de ses produits serait une autre amélioration. J'espère voir bientôt l'application de ce mode d'éclairage.

L'exploitation de la nouvelle ferme, contenant 100 acres environ, achetée pour le pénitencier lorsque l'honorable M. Blake était ministre de la Justice, est très utile à cette institution. Elle offre un emploi convenable et sain à une troupe de quinze détenues, et nous sauve par année, en légumes, fourrage, etc., une dépense d'au moins $5,000, comme les estimations en font foi. Sans doute que cette somme n'est pas tout profit, mais du moins la faudrait-il débourser si nous n'obtenions pas ces productions par le travail des détenus.

Au-dessus de la chambre des chaudières il y a une grande pièce carrée, très propre pour une installation de machines à tisser en laine. Moyennant $3,000 ou 4,000 on pourrait acheter des appareils avec lesquels on fabriquerait les draps et les flanelles du costume pénal, ainsi que des couvertures et des fils de laine pour tous les pénitenciers canadiens.

Une grande portion du public paraît opposée à ce que toute industrie susceptible de faire concurrence au travail libre soit exploitée ici. D'un autre côté, il faut, à mon avis, tenir les détenus constamment occupés, et aux travaux les plus profitables, d'autant que toute leur activité, dans quelque industrie que ce soit, ne peut représenter qu'une minime partie de la production générale, et qu'elle ne peut nuire sensiblement à personne. En tout cas, on ne saurait raisonnablement se plaindre que les détenus soient employés, par exemple, à la confection de tissus pour leur habillement et de couvertures pour leurs lits.

Il arrive assez souvent que des personnes mal renseignées comparent telle prison

avec telle autre, au point de vue du plus ou moins de succès sous le rapport de la dépense Pour que la comparaison soit juste, il faut que les choses soient égales. Si le département qui contrôle mon action officielle veut me donner toute liberté d'administrer ce pénitencier-ci de la manière que je pense la plus avantageuse, comme une entreprise commerciale, je suis pleinement convaincu que je puis lui faire rapporter un revenu suffisant pour couvrir toute sa dépense, et même montrer quelque profit au bout. Jusqu'à ce que je sois placé dans ces conditions-là, je ne me tiendrai point responsable des insuffisances partielles de son revenu.

Il m'est agréable d'avoir à dire que la population de notre prison diminue. Ce fait est facile à expliquer : c'est que la demande de bras est grande et que les salaires sont bons dans tout le pays. Une forte proportion des classes criminelles se compose d'individus de faible intelligence et incapables de faire beaucoup d'efforts pour gagner honnêtement leur vie. Mais quand on vient leur proposer de l'ouvrage et de bons salaires, ils sont tout aussi prêts à travailler qu'ils le seraient à voler.

Pendant l'année, la conduite et l'industrie des détenus ont été très satisfaisantes. A cet égard, les agents qui dirigent les prisonniers peuvent exercer sur eux beaucoup d'influence. Si l'agent est propre à sa tâche et s'il est fidèle et zélé, le prisonnier se règle peu à peu sur lui. Mais si ce dernier s'aperçoit que l'autre n'est attentif à son devoir que sous l'œil du chef, ce qui malheureusement arrive trop souvent, il a bientôt fait de s'abandonner à son exemple. C'est une chose bien difficile que de se procurer de bons gardiens.

L'état sanitaire continue d'être excellent. Même les détenus, qui, à l'asile des fous, ne vont jamais dehors, jouissent d'une bonne santé, ce qu'il faut attribuer, sans doute, aux distractions qu'on leur procure, à une aération bien entendue de leurs quartiers, à la propreté et à une alimentation saine. Le 30 juin 1881, il restait dans le pénitencier de Kingston 681 hommes et 24 femmes—total 705 détenus.

Reçus depuis cette date : des prisons communes, 105 hommes et 8 femmes d'autres pénitenciers, 8 hommes. Soit, dans le cours de l'exercice : 113 hommes et 8 femmes. Ce qui ajouté au nombre ci-dessus de 705, porte pour l'exercice le nombre total des détenus à 826 (794 hommes et 32 femmes).

Sortis dans le cours de l'exercice :—par expiration de la peine, 175 hommes et 8 femmes ; par suite de pardon, 29 hommes ; par décès, 11 hommes ; par évasion, 1 ; par translation au pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, 1—total, 217 hommes et 8 femmes. Il restait donc, le 30 juin 1882, 577 hommes et 24 femmes, en tout 601 détenus, soit, 104 de moins qu'au commencement de l'année.

L'état No. 12 indique la valeur en argent du travail exécuté dans les différents départements pendant l'exercice, indépendamment de la valeur des matières mises en œuvre. Les estimations sont basses pour la nature des ouvrages, dont une bonne partie vaut le double des montants portés à l'actif.

Pendant l'exercice, la moyenne quotidienne de la population criminelle a été de 642, et le coût par tête des détenus comme il suit :—

Personnel, \$62.81¼ ; rations, \$45.47 ; habillement, \$9.94½ ; effets d'habillement et argent de sortie aux libérés, \$10.58¾ ; chauffage, \$9.30¼ ; éclairage, \$3.50 ; couchage, \$2.61¼ ; divers, \$2.61¼ ; matérieux pour les bâtiments, \$10.19½. Total par détenu pour l'exercice, \$156.13. Ce chiffre présente une augmentation de \$1.92 sur celui de l'exercice précédent ; mais elle est due à ce que le nombre des prisonniers, quoique diminué, exige un personnel presque aussi nombreux qu'auparavant, et aussi au renchérissement des denrées. Le revenu en argent versé au département des finances s'éleva à \$19,628.78,—soit de \$30.57½ par détenu, ce qui réduit le coût par tête en argent réellement dépensé, à \$125.55½.

Quant à la balance de la dépense, nous avons ample valeur par la somme de travail prétendu improductif qui a été faite par les détenus.

Vous trouverez ci-clus les rapports et états annuels ordinaires.

Je suis, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

JOHN CREIGHTON, *Préfet.*

M. J.-G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers.

No 1.

REVENU du pénitencier de Kingston—exercice expiré le 30 juin 1882.

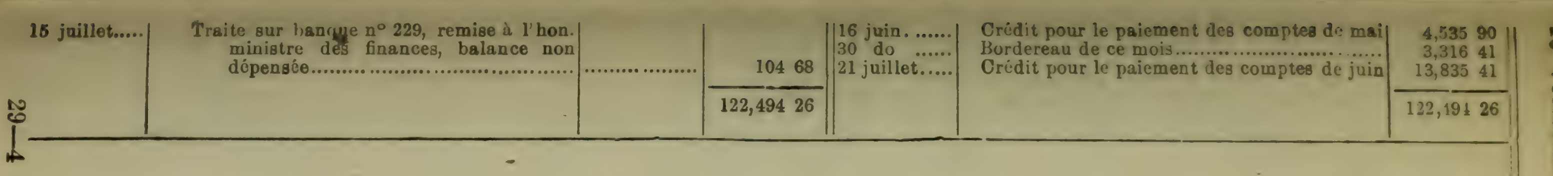
DT. | AV.

1881.		$ cts.	1882.		$ cts.
9 août	Traite nº 361, remise à l'hon. ministre des finances	828 68	30 juin	Travail des prisonniers	15,594 81
20 sept	do 548 do do	905 73	30 do	Pierre et chaux	2,879 31
27 oct	do 701 do do	1,076 15	30 do	Ouvrages de forge	245 40
25 nov.	do 804 do do	1,083 41	30 do	Menuiserie et charpenterie	72 90
24 déc.	do 903 do do	607 11	30 do	Confection d'effets d'habillements	11 20
			30 do	Atelier des femmes	52 50
1882.			30 do	Ferme	104 08
26 janvier	do 1,032 do do	1,036 05	30 do	Huile, barils à l'huile	74 20
22 fevrier	do 1,121 do do	1,182 27	30 do	Recettes à la loge d'entrée	594 38
25 mars	do 1,242 do do	2,220 15			
26 avril	do 1,354 do do	1,223 69			
23 mai	do 76 do do	1,074 64			
24 juin	do 156 do do	1,294 89			
25 juillet	do 266 do do	7,096 01			
		19,628 78			19,628 78

No 2.

DÉPENSE du pénitencier de Kingston—exercice expiré le 30 juin 1881-82.

Dr Date.	—	Montant.	Total.	Date.	—	Av. Montant.
1882.		$ cts.	$ cts.	1881.		$ cts.
	Personnel—					
30 juin	Appointements	40,325 34		19 juillet.....	Chèque officiel, pour dépenses contingentes...	600 00
30 do	Gratifications de retraite.................	1,435 41		19 do	do gratification à James Lindsay	475 00
30 do	Uniformes	866 44	42,627 19	30 do	Feuille mensuelle des salaires....................	3,446 84
	Frais d'entretien—			15 août.......	Crédit pour payement des comptes de juillet..	3,630 87
30 do	Rations	29,191 11		31 do	Feuille mensuelle des salaires....................	3,451 84
30 do	Vêtements des détenus.....................	6,384 21		17 sept.......	Crédit pour le payement des comptes d'août.	5,157 38
30 do	Allocations de sortie......................	2,771 00		30 do	Feuille mensuelle des salaires....................	3,379 59
30 do	Vêtements des libérés	4,026 45		24 octobre...	Crédit pour payem. des comptes de septembre	5,160 12
30 do	Effets de couchage.........................	1,094 67		27 do ...	Chèque officiel, gratification à la veuve R. M. Stewart	116 66
30 do	Chapelles	95 34				
30 do	Bibliothèques.............................	287 79		31 do ...	Feuille mensuelle des salaires....................	3,378 13
30 do	Ecoles....................................	95 49		26 nov	Crédit pour le payem. des comptes d'octobre.	6,281 73
30 do	Evasions	98 00		30 do	Feuille mensuelle des salaires....	3,374 17
30 do	Hôpital et asile...........................	988 82		19 déc.......	Crédit pour payem. des comptes de novembre.	7,862 36
30 do	Imprévu..................................	873 10	45,905 98	31 do	Feuille mensuelle des salaires.........	3,393 54
	Frais d'exploitations—			1882.		
30 do	Chauffage................................	5,972 09		27 janvier...	Crédit pour payem. des comptes de décembre.	5,093 43
30 do	Eclairage	2,246 35		31 do ...	Feuille mensuelle des salaires.	3,325 01
30 do	Réparations aux bâtiments	6,545 24		18 février ...	Crédit pour payement des comptes de janvier.	4,175 34
30 do	Entretien des machines	1,051 61		28 do ...	Feuille mensuelle des salaires	3,320 01
30 do	Dépôts d'armes...........................	48 60		23 mars......	Crédit pour payement des comptes de février.	4,818 75
30 do	Cuisine	79 50		31 do	Feuille mensuelle des salaires............	3,325 01
30 do ..	Fournitures de bureau	33 68		18 avril......	Crédit pour payement des comptes de mars...	5,106 97
30 do	Divers	1,676 77	17,653 24	26 do	Chèque officiel, gratification à W. Crawford.	843 75
				30 do	Feuille mensuelle des salaires.....................	3,306 25
30 do	Compte du capital	....	2,098 12	15 mai	Crédit pour payement des comptes d'avril....	3,327 25
30 do	Industries	....	2,957 05	31 do	Chèque officiel, affectation spéciale pour payer la succession de S. T. Drennan.............	10,648 00
30 do	Succession de S. T. Drennan, par décision d'arbitres..............................	....	10,648 00	31 do	Chèque officiel, affectation spéciale pour payer le gardien-chef McCarty	500 00
30 do	Gardien-chef McCarty, ayant fait fonction de sous-préfet et dépenses	....	500 00	31 do	Feuille mensuelle des salaires................	3,308 54



15 juillet.....	Traite sur banque n° 229, remise à l'hon. ministre des finances, balance non dépensée..........	....	104 68	16 juin.	Crédit pour le paiement des comptes de mai	4,535 90
				30 do	Bordereau de ce mois..........	3,316 41
				21 juillet.....	Crédit pour le paiement des comptes de juin	13,835 41
			122,494 26			122,194 26

29—4

N° 3.

CRÉANCES du pénitencier de Kingston au 30 juin 1883.

Bonnes	$1,697 98
Mauvaises, vieilles et douteuses	67 49
	$1,775 49

N° 4.

DETTES du pénitencier.

Au 30 juin 1882	$13,835 41
Payé depuis	13,855 41

N° 5.

LISTE des officiers et employés du pénitencier de Kingston au 30 juin 1882, avec indication de leurs appointements et salaires, de leur âge et de la date de leur nomination.

Nom.	Fonction.	Salaire.	Age	Date de la nomination.	Observations.
		$ cts.			
John Creighton	Préfet	2,600 00	65	1er janvier 1871.	
William Sullivan	Sous-préfet	1,400 00	46	1er sept. 1881.	
Michael Lavell	Médecin	1,800 00	57	1er oct. 1872.	
S. H. Scobell	Comptable	1,000 00	58	1er déc. 1879.	
Rév. C. E. Cartwright	Aumônier protestant	1,200 00	45	25 oct. 1875.	
Abbé P. A. Twohey	" Cathol. Rom.	1,200 00	33	18 déc. 1875.	
Robert R. Creighton	Commis	700 00	21	17 fév. 1882.	
P. O'Donnel	Garde-magasin	900 00	46	19 juin 1857.	
James B. Mathewson	Instituteur	600 00	46	1er sept. 1859.	
James Weir	Econome	650 00	33	1er sept. 1881.	
Mary Leahy	Directrice	500 00	44	15 janv. 1861.	
Mary Bostridge	Sous-directrice	300 00	56	1er fév. 1870.	
James Adams	Instruct. en chef de mét.	1,000 00	49	1er mars 1869.	
William Gemmill	Instructeur de métier	1,000 00	66	19 janv. 1870.	
James Halliday	Gardien de l'hôpital	700 00	55	do 1867.	
Michael Leahy	Instructeur de 2e classe	650 00	51	1er nov. 1859.	
John Burgess	Gardien	500 00	56	2 janv. 1862.	
Robert Hewton	do	500 00	40	1er juin 1882.	
James B. Mathewson	do	500 00	45	6 sept. 1859.	
Alexander Elsmere	do	500 00	53	1er sept. 1857.	
Thomas Davidson	do	500 00	49	Nov., 1857.	
James Evans	do	500 00	46	1er nov. 1881.	
Thomas Carter	do	500 00	55	26 juillet 1854.	
William Coward	Boulanger	560 00	27	1er juin 1878.	
John Swift	Messager	560 00	68	1er juin 1835.	
William McConnell	Fermier et jardinier	560 00	45	16 avril 1863.	
William Crawford	Garde	450 00	66	Juillet 1853.	Surnuméraire.
Allan McDonald	do	450 00	55	24 avril 1856.	
Charles McManus	do	450 00	59	Juillet 1853.	
Richard Holland	do	450 00	51	Mai 1858.	
Bernard McGeen	do	450 50	45	Mars 1859.	
John Kennedy	do	450 00	29	1er juin 1881.	
Edward Mooney	do	440 00	39	27 sept. 1864.	
Nicholas Hugo	do	450 00	59	Mars 1865	
George Holland	do	450 00	62	Avril 1868.	
Michael Brennan	do	450 00	39	3 oct. 1866.	
Robert Priestly	do	450 00	58	4 juin 1855.	

N° 5.—LISTE des officiers et employés du pénitencier de Kingston, etc.—*Fin.*

Nom.	Fonction.	Salaire.	Age	Date de la nomination.	Observations.
		$ cts.			
James Bryson	Garde	450 00	42	Juin 1866.	
Jeremiah C'Driscoll	do	450 00	51	10 octobre 1866.	
Thomas Payne	do	450 00	59	13 décembre 1866	
Dauiel Fitzgibbon	do	450 00	54	1er janvier 1868.	
Thomas Smith	do	450 00	46	19 mars 1060.	
John Regan	do	450 00	53	18 octobre 1850.	
Charles McNeill	do	450 00	62	18 août 1859.	
James Doyle	do	450 00	43	18 août 1868.	
John Scally	do	450 00	45	1er mars 1870.	
Thomas Moore	do	450 00	38	9 mai 1870.	
Jeremiah Dillon	do	450 00	45	1er janvier 1871.	
Edward Burke, sen	do	450 00	64	20 juin 1868.	
John Mills	do	450 00	31	17 octobre 1875.	
Robert MçAuley	do	450 00	40	31 janvier 1868.	
George McAuley	do	450 00	43	2 octobre 1876.	
Lawrence Walsh	do	450 00	38	17 décembre 1876	
William Hurst	do	450 00	43	Mars 1877.	
Chas. McConville	do	450 00	36	Août 1877.	
Alexander Atkins	do	450 00	25	Juin 1878.	
Edwin J. Adams	do	450 00	33	Juillet 1878.	
Andrew Jamieson	do	450 00	32	2 août 1879	
Robert Weir	do	450 00	35	13 octobre 1879.	
John Donnelley	do	450 00	28	7 novembre 1879	
Robert Appleton	do	450 00	29	1er juillet 1880.	
James G. Baldock	do	450 00	32	1er août 1880.	
William Patterson	do	450 00	33	1er décemb. 1881	
Charles Bostridge	do	450 00	34	10 avril 1882.	
Herbert Cockburn	do	450 00	23	27 juin 1882.	
Henry Woodhouse	Conducteur d'attelage.	350 00	46	1er septemb. 1872	
William C. Bell	do	350 00	39	Avril 1877.	
Michael Kennedy	do	350 00	26	1er avril 1872.	
Edwin Burk, jr	do	350 00	22	1er juin 1881.	

No 6.

Compte de la ferme du pénitencier de Kingston, pour l'exercice expiré le 30 juin 1882.

Dt. Av.

Dt.	$ cts.	Av.	$ cts.
Semences et fumiers	452 09	2,247¾ boisseaux d'avoine à 40c	899 10
Travail de deux paires de chevaux et de deux conducteurs	1,032 90	252 do de pois à 85c	214 20
Cochons nourris des déch. du réfectoire.	150 00	68 do de fèves à $1.50	102 00
Salaire du fermier-jardinier	560 00	1 acre de vesces	10 00
do de 2 gardes pour une année	900 00	49½ tonnes de foin à $12	594 00
Travail de 14 détenus pendant 4,382 jours, à 40 cents par jour	1,752 80	65½ do de paille d'avoine à $6	393 00
$4\frac{520}{2000}$ tonnes de son	97 78	3 do do de pois à 4	12 00
100 livres de vert de Paris	22 00	232 boisseaux de panais à 60c.	139 20
6 barils de plâtre pour engrais	7 20	800 do de carottes à 40c.	320 00
2 boisseaux de vesces	3 00	400 do de betteraves à 50c	200 00
Outils et dépenses diverses	15 40	150 do de tomates à 70c.	105 00
	4,993 17	10,000 choux à 8c	800 00
Balance	1,703 75	2,000 pieds de céleri à 5c	100 00
		334 douzaines de maïs de table à 15c.	50 10
		6,700 pieds de laitue à 1c	67 00
		100 paquets de sariette	5 00
		Sauge	1 00
		Persil	2 00
		250 boisseaux d'oignons à $1	250 00
		1,243 do de patates à 50c.	621 50
		10 do de prunes à 60c	6 00
		60 pintes de cassis à 10c	6 00
		30 do de gadelles rouges à 7 c.	2 00
		3 barils de pommes à $2	6 00
		19,370 lbs. de lard à $9.25 le cent	1,791 72
	6,696 92		6,696 92

No 7.

Répartition des détenus du pénitencier de Kingston, 30 juin 1882.

Ateliers, services, etc.	Nombre.	Ateliers, services, etc.	Nombre.
Ateliers de menuiserie	42	Hôpital, malades	9
Forge	40	De service	6
Ouvrages de maçons	13	Asile des aliénés	32
Carrière	27	Cellules solitaires	6
Ouvrages de manœuvres	6	Réfectoire du personnel	2
Chemin de fer	2	Loge, barrière du nord	2
Étables, terrains, etc	31	Atelier de confect. de vêtem. et de chauss.	108
Atelier de tailleurs de pierre	27	Buanderie	9
Boulangerie	7	Ailes	15
Réfectoire, cuisine, etc	19	Reçu le 30 juin	1
Sècherie	24	Département des femmes	23
Fonderie, atelier de serrurerie, etc	119		
Ferme et jardins	30	Total	600

No 8.

Liste des détenus du pénitencier de Kingston qui ont été graciés dans le cours de l'exercice expiré le 30 juin 1882, avec indication de leur crime et du lieu de leur condamnation.

No.	Nom.	Crime.	Lieu de la condamnation.
1	George Allen	Avoir jeté à dessein du fluide corros.	York.
2	C. Durand	Larcin	do
3	Wm. Godfrey	Vol à main armée de malle B. P.	Frontenac.
4	John Hancock	Effraction nocturne et larcin	Montréal.
5	Wm. Buelher	Faux	Waterloo.
6	Jacob Shaffer	Vol de chevaux	Welland.
7	Labon Amer	Meurtre	Algoma.
8	Jen B. Pilon	Sodomie	Richelieu.
9	John Morgan	Larcin et comp. de vol à force ouv.	Essex.
10	T. W. Rimmer	Faux	York.
11	Wm. Robertson	Viol	Cap-Breton.
12	Archibald Campbell	Vol de malle, B. P.	Stormont, Dundas et Grenville.
13	Charles Douglas	Vol à main armée	Perth.
14	Harry Clifford	Vol de chevaux	Bedford.
15	Eugène Matthé	Effraction nocturne et larcin	Carleton.
16	Napoléon Dery	Larcin	do
17	Thomas Jones	Effraction nocturne	Wentworth.
18	Samuel Pillow	Larcin	York.
19	Patrick Kelly	Recel	Québec.
20	Samuel Clark	Viol	Hants.
21	Duncan McDonald	Fracture de serrure et vol	Richmond.
22	Daniel Carter	do do	do
23	Francis H. White	Soust. de lettre confiée à la poste.	St-François.
24	Joseph Rook	Effraction nocturne	York.
25	Michael Whalen	do	Wentworth.
26	Robert Walker	Homicide	Brant.
27	Wm. Rossell	Effraction nocturne	Wentworth.
28	Duncan McDonald	Meurtre	Huron.
29	James Knox	Vol de chevaux	Forfolk.

No 9.

Liste des détenus décédés au pénitencier de Kingston dans le cours de l'exercice expiré le 30 juin 1882, avec indication de leur crime et du lieu de leur condamnation.

No.	Nom.	Crime.	Lieu de la condamnation.
1	George Needle	Larcin	York.
2	William Horton	Meurtre	Lambton.
3	Charles Fitzpatrick	Effraction nocturne et larcin	Oxford.
4	Richard Morgan	Faux	Bruce.
5	William Hawkins	Larcin	Lincoln.
6	Napoléon Lapointe	do	Montréal.
7	William Rhans	Domm. malicieux à une propriété.	Stormont, Leeds et Grenville.
8	George Adis	Vol à main armée	Saint-Jean.
9	John Long	Meurtre	Middlesex
10	Joseph Durand	Vol de chevaux	Montmagny.
11	John Shagoness	Meurtre	Renfrew.

No 10.

LISTE des condamnés qui ont été réincarcérés au pénitencier de Kingston dans le cours de l'exercice expiré le 30 juin 1882.

Nombre.	Nom.	1ère réincarcération.	2me réincarcération.	3me réincarcération.	4me réincarcération.	5me réincarcération.	6me réincarcération.
1	Charles Thompson	1	....	....	....	....	....
2	Michael Cunningham	....	1	....	....	....	....
3	George Bain	1	....	....	....	....	....
4	James Biggins	....	1	....	....	....	....
5	John Doran	1	....	....	....	....	....
6	Thomas Haslep	....	1	....	....	....	....
7	Thomas Kenney	1	....	....	....	....	....
8	Isaac B. Markle	1	....	....	....	....	....
9	James Green	1	....	....	....	....	....
10	George Fitsimmons	1	....	....	....	....	....
11	Humphry Guest	....	....	....	....	....	1
12	Adam Walker	....	....	....	....	1	....
13	John Criderman	1	....	....	....	....	....
14	Thomas J. Greeves	....	1	....	....	....	....
15	Patrick Lavell	1	....	....	....	....	....

No 11.

ETAT des rémissions de peine gagnées par les détenus qui sont sortis du pénitencier de Kingston pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882.

Nombre.	Jours.	Nombre.	Jours.	Nombre.	Jours.	Nombre.	Jours.
1	27	1	90	3	129	1	194
1	31	2	92	9	130	1	203
1	35	2	94	2	131	1	210
1	36	1	96	3	132	1	211
1	44	1	99	4	133	1	212
1	45	1	100	1	135	1	218
1	47	1	101	1	136	1	226
1	54	1	107	1	138	1	228
1	55	1	108	1	139	1	230
1	56	1	109	5	144	2	232
1	63	1	102	1	146	3	233
1	68	3	110	1	148	1	234
2	70	4	112	1	150	4	235
1	72	1	116	1	152	3	236
1	73	1	117	1	158	1	238
4	76	2	118	2	161	1	239
2	77	2	120	1	163	1	244
10	78	1	121	1	164	1	275
4	79	1	122	1	168	1	283
4	80	1	123	1	178	1	332
1	81	1	124	2	179	3	338
1	83	3	125	1	182	1	353
2	86	3	126	2	183	1	365
2	87	2	127	1	184	1	783
2	89	4	128	1	193	1	820
						183	

No 12.

Valeur du travail, abstraction faite des matériaux, exécuté dans le pénitencier de Kingston, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882.

Départements.	Montant.	Départements.	Montant.
	$ cts.		$ cts.
Dép. des charpentiers, menuisiers, ferblantiers, peintres	6,475 50	Dép. des cordonniers	3,729 50
" maçons et tailleurs de pierre.	20,116 45	" femmes	3,211 50
" forgerons	7,089 00	Boulangerie	1,643 25
" de la serrurerie	12,499 12	Ferme, étables, conduite d'attelages..	7,020 00
" confections de vêtements	6,964 90	Cuisine, soin de propreté, service, etc.	6,260 00
			55,009 22

No 13.

Mouvement d'entrée et de sortie au pénitencier de Kingston du 30 juin 1881, à minuit au 30 juin 1882, à minuit.

Désignation.	Hommes.	Femmes.	Totaux.	Hommes.	Femmes.	Totaux.
Population criminelle au 30 juin 1881	....	....	....	681	24	705
Détenus entrés depuis :—						
Venant des prisons communes	105	8	113			
" d'autres pénitenciers	8	....	8			
				113	8	121
				794	32	826
Sortis depuis :—						
Expiration de la condamnation	175	8	183			
Graciés	29	....	29			
Décédés	11	....	11			
Evadé	1	....	1			
Transféré à un autre pénitencier	1	....	1			
				217	8	225
Population au 30 juin 1882	....	....	....	577	24	601

No 14.

Etat comparatif du mouvement du pénitencier de Kingston, pendant les 10 années et demie qui ont précédé le 30 juin 1882.

Années.	Entrées.															Sorties.																			Nombre restant à la fin de l'exercice.			Moyenne annuelle.
	Venant des prisons communes.		D'asiles d'aliénés.		De la maison de réforme.		D'autres pénitenciers.		Repris.		Réintégrés par ordonnance de cour.		Totaux.			Par expiration de la peine.		Graciés.		Transf. à l'asile des aliénés.		Suicidés.		Décédés.		Evadés.		Extraits par ordonnance de cour.		Transférés à d'autres pénitenciers.		Totaux.						
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	T	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	T	M	F	T	
1872	147	8	7	...	...	...	......	...	1	...	......	...	155	8	163	151	13	60	2	6	2	...	...	6	1	1	...	......	...	......	...	224	18	242	521	28	549	578⅓
1873	141	3	...	...	3	...	1	...	1	...	......	...	146	3	149	143	15	26	1	4	...	...	...	6	...	...	...	......	...	119	...	298	16	314	369	15	384	432⅓
1874	145	12	5	...	...	...	......	2	...	...	......	...	150	14	164	111	6	18	...	1	...	...	...	4	...	...	...	......	...	......	...	134	6	140	385	23	408	390½
1875	187	6	...	...	...	...	158	...	1	...	......	...	346	6	352	115	6	30	1	6	...	...	...	5	1	3	...	......	...	......	...	159	8	167	572	21	593	509⅔
1876	216	7	...	...	...	...	62	1	1	...	......	...	279	8	287	114	10	19	...	10	1	...	...	7	...	3	...	......	...	13	...	166	11	177	685	18	703	617⅙
1877	69	7	23	1	...	...	2	...	...	...	......	...	94	8	102	79	3	18	1	3	...	...	...	6	...	...	...	......	...	......	...	106	4	110	673	22	695	683⅕
1877–78	215	9	...	...	...	...	64	2	...	...	......	...	279	11	290	208	6	40	1	2	...	...	...	1	...	1	...	......	...	......	...	252	7	259	700	26	726	692⅓
1878–79	202	9	...	...	...	...	68	1	...	...	......	...	270	10	280	182	6	48	3	...	1	...	...	7	...	...	...	......	...	......	...	237	10	247	733	26	759	746⅓
1879–80	180	8	...	...	3	...	42	2	1	...	......	...	226	10	236	203	10	35	2	1	1	...	...	9	2	...	...	......	...	......	...	248	15	263	711	21	732	737⅔
1880–81	131	7	...	...	2	...	67	4	4	...	1	...	205	11	216	190	6	34	2	2	...	1	...	1	...	6	...	1	...	......	...	235	8	243	681	24	705	704½
1881–82	105	8	...	...	...	...	8	...	...	...	......	...	113	8	121	175	8	29	...	—	...	...	...	11	...	1	...	......	...	1	...	217	8	225	577	24	601	642
Total	1738	84	35	1	8	...	472	12	9	...	1	...	2263	97	2360	1671	89	357	13	35	5	1	...	63	4	15	...	1	...	133	...	2276	111	2387	......	......	......	......

No 15.

STATISTIQUES criminelles, pénitencier de Kingston, pour l'exercice expiré le 30 juin 1882.

—	Catégories.	Hommes.	Femmes.	Totaux.
Race	Blanche	100	7	107
	De couleur	8	......	8
		108	7	115
Etat civil	Non mariés	72	1	73
	Mariés	36	5	41
	Veufs	......	1	1
		108	7	115
Age	Au-dessous de 20 ans	24	1	25
	De 20 à 30 ans	38	2	40
	do 30 à 40 do	25	3	28
	do 40 à 50 do	12	1	13
	do 50 à 60 do	4	......	4
	Au-dessus de 60 ans	5	......	5
		108	7	115
Instruction	Ne sachant pas lire	18	2	20
	Sachant lire seulement	5	......	5
	Sachant lire et écrire	85	5	90
		108	7	115
Habitudes morales	Abstinents	24	1	25
	Tempérants	55	5	60
	Intempérants	29	1	30
		108	7	115
Pays	Angleterre	6	2	8
	Irlande	13	3	16
	Ecosse	2	......	2
	Ontario	66	1	67
	Québec	4	1	5
	Etats-Unis	12	......	12
	Galles	1	......	1
	Indes Occidentales	1	......	1
	Allemagne	1	......	1
	Espagne	1	......	1
	Norvége	1	......	1
		108	7	115
Etat ou profession	Cordonniers	5	......	5
	Journaliers	59	......	59
	Meubliers	2	......	2
	Tréfileur	1	......	1
	Mécanicien	1	......	1
	Plombier	1	......	1
	Cuisinier	1	......	1
	Cultivateurs	6	......	6

—	Catégories.	Hommes.	Femmes.	Totaux.
Crimes	Larcin	35	4	39
	Effrac. nocturne et larc.	3	......	3
	Complicité de do	1	......	1
	Assaut et do	1	......	1
	Vol de chevaux et do	1	......	1
	Effraction nocturne	8	......	8
	Vol de chevaux	7	......	7
	Vol de bestiaux	1	......	1
	Vol de moutons	2	......	2
	V. d'obj. confiés à la P.	3	......	3
	Recel	5	......	5
	Effraction de magasin	2	......	2
	Vol de grand chemin	1	......	1
	Fraude	1	......	1
	Faux	2	......	2
	Incendie	4	2	6
	Félonie	2	......	2
	Meurtre	2	......	2
	Homicide	4	1	5
	Blessures	3	......	3
	Décharge d'arme à feu, intentionnellement	1	......	1
	Assaut	7	......	7
	Attentat à la pudeur	1	......	1
	Viol	7	......	7
	Empoisonnement	1	......	1
	Bigamie	1	......	1
	Sévices cont. sa femme	1	......	1
	Abandon de sa famille	1	......	1
		108	7	115
Comtés	York	22	3	25
	Middlesex	7	......	7
	Stormont, Dundas et Glengarry	1	......	1
	Ontario	3	......	3
	Lincoln	3	......	3
	Waterloo	3	1	4
	Simcoe	3	......	3
	Brant	2	......	3
	Kent	4	......	4
	Peterboro'	3	......	3
	Wentworth	1	......	1
	Elgin	8	......	8
	Essex	4	......	4
	Perth	3	......	3
	Prescott et Russell	3	1	4
	Carleton	2	......	2
	Northumberland et	6	......	9
	Durham	3	......	3
	Lennox et Addington	2	......	2
	Haldimand	2	......	2
	Welland	2	......	2
	Leeds et Grenville	6	......	6
	Wellington	1	......	1
	Norfolk	2	......	2
	Victoria	1	......	1
	Hastings	1	......	1
	Oxford	3	......	3

No 15.—STATISTIQUES criminelles, pénitencier de Kingston—*Fin.*

—	Catégories.	Hommes.	Femmes.*	Totaux.	—	Catégories.	Hommes.	Femmes.	Totaux.
Etat ou profession......	Tailleurs..................	3	......	3	Comtés	Peel..........................	3	......	3
	Machinistes.................	4	......	4		Grey	4	......	4
	Forgerons	3	......	3		Québec	2	......	2
	Femmes	......	7	7		Yarmouth	1	......	1
	Charpentiers	5	......	5		District de Bedford......	......	1	1
	Commis	5	......	5		Montréal	......	1	1
	Peintres en bâtiments..	4	......	4			108	7	115
	Chargeur....................	1	......	1					
	Tourneur en bois.........	1	......	1					
	Pharmacien..................	1	......	1					
	Médecin	1	......	1					
	Tailleurs de pierre.......	2	......	2					
	Cigarier......................	1	......	1					
	Tonnelier....................	1	......	1					
		108	7	115					

No 16.

PUNITIONS infligées dans le pénitencier de Kingston, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882.

Mois.	Nombre mis au cachot.	Mis en cellule solitaire	Fouettés.	Nombre de coups de fouet appliqués.	Réprimandés.	Privés de partie des remises de peine.	Privés de l'école.	Privés d'éclairage.
1881.								
Juillet................................	29	....	....	....	4	31	....	14
Août..................................	31	....	4	96	2	28	....	7
Septembre	33	....	....	....	1	33	....	9
Octobre	37	....	....	....	....	20	....	4
Novembre	22	3	....	....	8	21	....	18
Décembre	22	....	....	....	1	11	....	5
1882.								
Janvier..............................	9	....	....	....	....	6	....	6
Février	16	1	....	....	1	19	....	15
Mars	17	....	....	....	1	17	2	6
Avril	12	....	....	....	....	6	....	5
Mai....................................	22	....	....	....	2	18	....	21
Juin	24	2	....	....	3	18	....	2
Totaux...............	274	6	4	96	23	228	2	112

No 17.

NOMBRE des punitions infligées dans le département des femmes, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882.

——	Totaux.	Observations.
Rapports de mauvaise conduite, en janvier	1	
do do février	1	
do do juillet	2	
do do novembre	1	
Cellule solitaire	2	
Rapports non suivis de punition	3	
Total	10	

N° 18.

RAPPORT DE L'AUMONIER PROTESTANT.

PÉNITENCIER DE KINGSTON, juillet 1882.

MONSIEUR,—En vous présentant mon rapport pour l'exercice qui vient de se terminer, j'ai peu de détails particuliers à porter à votre connaissance. J'ai dûment accompli les devoirs de ma charge, excepté pendant un court intervalle, où une attaque de bronchite m'a forcé de demander un congé En mon absence, les offices ont été célébrés par les révérends Grant, Bonsfield et Dobbs.

Je suis heureux d'avoir à vous dire que, pendant le dernier exercice, j'ai reçu plusieurs lettres très satisfaisantes d'anciens détenus, qui sont en bon chemin, les uns dans les Etats-Unis, les autres en Canada.

La bibliothèque et l'école sont des auxiliaires infiniment utiles dans l'œuvre de la réformation morale des prisoniers. Je crois que beaucoup de ceux-ci sont devenus criminels parce qu'ils étaient trop ignorants pour trouver du plaisir à lire, ce qui les conduisait à chercher des récréations dans les tavernes. Mais bien peu sortent d'ici sans avoir, au moins, appris la lecture.

Je suis convaincu que l'association et ses résultats sont les plus grands obstacles à l'amélioration des détenus.

Je suis, monsieur,
Votre respectueux serviteur,
C. E. CARTWRIGHT.

M. J.-G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers.

N° 19.

RAPPORT DE L'AUMONIER CATHOLIQUE.

PÉNITENCIER DE KINGSTON, juillet 1882.

MONSIEUR,—En vous soumettant mon huitième rapport annuel, je n'ai rien de particulier à vous dire au sujet du fonctionnement général de l'institution ; autant que j'en puis juger, tout a bien été durant l'exercice qui vient de finir.

Vous savez que les améliorations qui s'exécutaient à la chapelle catholique sont terminées ; car vous avez bien voulu assiter à la cérémonie de sa bénédiction solennelle par sa grandeur l'évêque Cleary, le 1er août dernier. Les détenus qui en ont été témoins se rappelleront longtemps la dédicace de la chapelle ainsi renouvelée et les paroles touchantes de l'éloquent prélat, dont l'instruction fut un des plus beaux traits de la cérémonie. Prenant pour texte le chapitre quatre de saint Luc, et spécialement

les versets 17 et 18, l'évêque dit ce qu'est la nature de la justice divine, et combien elle est rigoureuse, et cita des exemples tirés de l'Ancien Testament, tels que le châtiment d'Adam, le déluge, la destruction de Sodome et de Gomorrhe par le feu du ciel ; puis après avoir rappelé ces preuves terribles, il passa à l'attribut de la miséricorde, qui s'est manifestée par la venue du Christ parmi les hommes et par l'établissement de la loi nouvelle. Alors Sa Grandeur fit l'application de ces premières réflexions Les vertus humaines n'étant que les ombres des vertus divines, la justice des hommes était autrefois sévère, dure, implacable ; mais, depuis l'avénement du Sauveur, l'esprit miséricordieux de sa loi tend peu à peu à tempérer, sous son influence bienfaisante, les rigueurs de la justice humaine. Et l'on voit de nos jours les hommes sages et bons qui administrent la justice venger, il est vrai, le mal fait à la société outragée, mais en punissant les coupables avec mesure et avec des sentiments de pitié. Ainsi dans nos prisons, on a ce spectacle de chrétiens traitant le détenu comme leur semblable, veillant à sa nourriture, à son vêtement, à sa santé, en un mot, exerçant leur pouvoir sur cette victime de la justice de l'homme d'une manière humaine et selon leur propre responsabilité envers un Dieu d'infinie miséricorde. Telles furent les paroles adressées par l'évêque aux prisonniers pour les amener à subir la punition de leurs crimes avec une patiente soumission. Après ce discours, la chapelle fut bénite par Sa Grandeur, assisté des RR. PP. Spratt, Kelly, Hartigan, Brennan, et par moi. Elle a été mise sous la protection de Saint-Martin, pape et martyr.

L'achèvement de ces améliorations dans notre chapelle devait m'intéresser bien particulièrement; car je sentais que l'action régénératrice de la religion catholique était restreinte et affaiblie par l'insuffisance de l'ancienne chapelle, où je ne pouvais même pas observer le rituel ordinaire, et qu'en conséquence les détenus catholiques étaient trop souvent privés de ces cérémonies accessoires de leur culte desquelles ils font tant de cas et qui produisent d'heureuses impressions dans leur esprit. Déjà depuis que notre chapelle est rouverte, c'est-à-dire depuis quelques mois à peine, j'ai pu observer chez eux un changement, une amélioration, qui, je l'espère, va devenir de plus en plus sensible avec le temps. Il n'en pourrait être autrement. L'aspect du lieu, avec son ornementation d'un style religieux et pur, son arrangement d'une élégante simplicité; tout enfin, jusqu'au bon ordre et à la propreté de la petite chapelle, assez spacieuse, cependant, pour que l'on puisse y célébrer le culte catholique avec le décorum convenable, tout cela, j'en suis sûr, agira beaucoup sur les dispositions de nos détenus.

Je dois exprimer mes remerciements sincères au préfet, qui a de lui-même et généreusement co-opéré à cette bonne œuvre. C'est avec sa bienveillante permission que les travaux ont été entièrement exécutés par les détenus eux-mêmes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

P. A. TWOHEY,
Aumônier catholique.

M. J.-G. Moylan,
Inspecteur des pénitenciers.

N° 20.

Pénitencier de Kingston,
30 juin 1882.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport pour l'exercice expiré le 30 juin 1882.

La situation hygiénique du pénitencier continue d'être extrêmement satisfaisante. Il n'y a pas eu d'épidémie ; et les cas de maladie qui se sont produits pendant l'année étaient tous du type ordinaire.

L'état sanitaire de la prison est remarqué des détenus eux-mêmes; il tend à leur inspirer un sentiment de sécurité et influe d'une manière très heureuse sur le moral.

En ce qui concerne l'administration de cet établissement, tout observateur attentif doit s'apercevoir bientôt qu'aucune précaution n'est oubliée pour prévenir les maladies; le préfet adopte toutes les méthodes les plus salutaires, et c'est là un trait caractéristique de son administration.

Parmi les admissions de l'an dernier, il y a eu la proportion ordinaire d'individus incapables de travail, même tout à fait ruinés de santé. A leur égard, on peut dire que le pénitencier est un asile d'incurables.

Beaucoup sont envoyés ici, atteints d'une maladie désespérée; ils y font leur temps, en étant traités comme le doivent être des malades,puis ils sont remis en liberté. De ceux-là, on en voit revenir pour qui l'emprisonnement dans de pareilles circonstances est plutôt un bien désirable. D'autres entrent à une période avancée d'une maladie organique, condamnés à en mourir avant la fin de leur emprisonnement.

Cet état de choses, indépendamment de toute autre considération, est fort embarrassant au point de vue de la discipline.

A part des traitements à l'infirmerie, les ordonnances quotidiennes se sont élevées au nombre de 2,384.

Vous trouverez ci- annexées les statistiques accoutumées concernant le service de l'hôpital.

Il y a eu cinq décès parmi la population criminelle ordinaire, suite de maladies incurables contractées avant l'entrée dans la prison.

QUARTIER DES ALIÉNÉS.

Je n'ai rien de particulier à mentionner ici au sujet des criminels atteints de folie. Après de soigneuses observations, je suis d'avis qu'ils diffèrent peu des aliénés dits ordinaires. La plupart de ces malheureux, à leur envoi en prison, étaient déjà fous; le reste était de ces faibles intelligences que la moindre cause d'excitation achève de détraquer complètement. Le quartier ne renferme pas, il s'en faut beaucoup, tous les faibles d'esprit qui se trouvent parmi les détenus; on n'y tient que ceux qu'on ne peut appliquer à rien d'utile; quant aux autres, on les occupe de quelque manière, car le travail est pour eux surtout une distraction inappréciable. Quelques-uns qui avaient été transférés au quartier, en ont été renvoyés parce qu'ils n'avaient pas besoin d'y être. L'application d'une discipline salutaire serait fort à propos quelque fois, je pense, pour déconcerter ou empêcher les ruses.

Le bâtiment du quartier est bien adapté à l'usage auquel il est affecté. Nulle part ailleurs les malheureux qui l'habitent n'auraient plus de confort qu'ici, ni ne seraient l'objet de plus de soins.

Ci-joints les états ordinaires. Vous remarquerez qu'il s'est produit six décès. Quelques-uns des décédés étaient très avancés en âge; tous avaient des maladies organiques incurables.

Je ne veux pas terminer ce rapport sans mentionner que les aides-infirmiers qui, eux-mêmes, sont des prisonniers, se sont invariablement montrés très bons envers les malades et les fous dans l'accomplissement de leurs services.

Je suis particulièrement heureux aussi de témoigner que M. Hallidey, chef de l'infirmerie et du quartier des aliénés, remplit ses fonctions de la manière la plus utile et la plus digne d'éloges.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

M. LAVELL, M.D.,
Médecin du pénitencier de Kingston.

M. J.-G. Moylan,
Inspecteur des pénitenciers.

PÉNITENCIER DE KINGSTON.

ETAT des malades qui ont été en traitement à l'infirmerie, du 1er juillet 1881 au 30 juin 1882.

Maladies.	En traitement au 1er juillet 1881	Admis depuis.	Décédés.	Renvoyés.	Restant au 30 juin 1882.	Observations.
Abcès	1	5	....	5	1	
Amputation	....	1	....	1	....	
Apoplexie	....	1	....	1	....	
Ascite	....	1	....	1	....	
Asthme	1	....	....	1	....	
Furoncles	....	3	....	3	....	
Bronchite	....	11	1	10	....	
Brûlures	....	6	....	6	....	
Cancer	....	1	....	1	....	
Carie	....	1	....	1	....	
Céphalée	....	1	....	1	....	
Cholérine	....	16	....	16	....	
Colique	....	1	....	1	....	
Contusion	1	11	....	11	1	
Affections cutanées	....	1	....	1	....	
Cyrrhosis	....	1	1	....	....	
Debilité	....	4	....	4	....	
Démence	....	1	....	1	....	
Diarrhée	....	6	....	6	....	
Dyssenterie	....	2	....	2	....	
Dyspepsie	....	9	....	7	2	
Erysipèle	....	2	....	2	....	
Fébricule	3	49	....	50	2	
Fièvre intermitente	....	14	....	14	....	
Fièvre typhoïde	....	11	....	11	....	
Fracture	....	2	....	2	....	
Engelure	....	2	....	2	....	
Gangrène	....	1	....	1	....	
Gastrite	....	1	....	1	....	
Hématémesie	....	1	....	1	....	
Hémoptysie	....	3	....	2	1	
Hémorrhoïdes	....	2	....	2	....	
Affection cardiaque	1	2	3	....	....	
Hydrocèle	....	3	....	3	....	
Lumbago	....	1	....	1	....	
Langueur	....	27	....	27	....	
Névralgie	....	2	....	2	....	
Ophthalmie	....	6	....	6	....	
Orchitis	....	1	....	1	....	
Otitis	....	2	....	2	....	
Partus	....	1	....	1	....	
Phthisie	....	5	....	5	....	
Pneumonie	....	2	....	2	....	
Rhumatisme	1	8	....	7	2	
Sciatique	....	1	....	1	....	
Scrofule	....	1	....	....	1	
Entorse	....	2	....	2	....	
Stricture	....	1	....	1	....	
Syphilis	....	2	....	2	....	
Tonsillitis	....	21	....	21	....	
Ulcères	....	4	....	4	....	
Blessures	....	17	....	17	....	
Total	8	280	5	273	10	

M. LAVELL, M.D.,
Médecin du pénitencier ae Kingston.

PÉNITENCIER DE KINGSTON, 30 juin 1882.

RELEVÉ des décès survenus à l'infirmerie, pénitencier de Kingston, du 1er juillet 1881 au 30 juin 1882.

Nombre.	Noms.	Age.	Maladie.	Date de l'entrée.	Date du décès.	Pays d'origine.	Nombre de jours à l'infirmerie.	Observations.
1	Geo. Needles	24	Affection cardiaque	6 mai 1881	24 juillet 1881	Angleterre	80	Malade à son entrée en prison.
2	Patrick O'Grady	32	do	30 septembre 1881	13 octobre 1881	Irlande	14	do do
3	Wm. Rhaus	70	do	18 février 1882	22 octobre 1882	Canada	5	Vieillard débile et presque mourant à son arrivée.
4	Geo. Adis	28	Cyrrhosis	16 février 1882	8 mars 1882	do	21	Nègre d'une constitution scrofuleuse.
5	Jos. Durand	65	Bronchite	23 mars 1882	30 mars 1882	do	8	Constitution déjà minée par des excès.

LISTE des accidents arrivés aux détenus, pénitencier de Kingston, du 1er juillet 1881 au 30 juin 1882.

Date.	Nom.	Emploi.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Nombre de jours à l'infirmerie.
1881.					
20 octobre	John Brown	Atelier des menuisiers	Bout du pouce, de l'index et du médius enlevé par une scie ronde	Imprudence du blessé	7
1882.					
14 janvier	Geo. Cassidy	Aux trav. de maçonnerie.	Fracture comminutive du tibia droit, et dislocation de la cheville du pied	Ecroulement d'échafaud	146

M. LAVELL, M.D.,
Médecin du pénitencier de Kingston.

MOUVEMENT du quartier des aliénés, du 1er juillet 1881 au 30 juin 1882.

Distribution.	Hommes.	Femmes.	Totaux.
En traitement le 30 juin 1881	28	2	30
Reçus depuis—			
Du pénitencier de Kingston	12	1	13
do Saint-Vincent-de-Paul (Québec)	5	.....	5
do Dorchester	1	.....	1
Nombre total des traités au 30 juin 1882	46	3	49
Sortis—			
Guéris	5	1	6
Suffisamment rétablis pour se remettre au travail	3	.....	3
Transférés à un asile provincial à l'expiration de la peine	.....	.....	.....
Décédés	6	.....	6
Restant en traitement le 30 juin 1882	32	2	34

TABLEAU DES DÉCÈS.

No.	Nº du rég.	Age	Date du décès.	Durée de la folie.	Cause immédiate du décès.	Observations.
1	31	87	10 septembre 1881	$3\frac{8}{12}$ années	Cancer et scrofule	
2	80	64	23 novembre 1881	$3\frac{2}{12}$ do	Morbus Cordis	
3	75	27	1er janvier 1882.	$3\frac{9}{12}$ do	do	
4	66	24	20 février 1882	$1\frac{5}{12}$ do	Compression du cerveau	
5	8	78	27 mars 1882	$9\frac{10}{12}$ do	Epuisement	
6	43	44	27 juin 1882	$3\frac{5}{12}$ do	Phthisis Pulmonalis	

M. LAVELL, M.D.,
Médecin du pénitencier de Kingston.

N° 21.

PÉNITENCIER DE KINGSTON,
4 juillet 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire connaître que le service du départemen[t] des femmes au pénitencier de Kingston s'est fait d'une manière très satisfaisante pe[n]dant l'exercice qui vient d'expirer.

Voilà vingt-deux ans que je dirige ce service, et je suis heureuse de pouvoir di[re] que jamais les prisonnières ne se sont mieux conduites et n'ont montré autant de di[li]gence au travail. J'ai eu même à me louer des trois malheureuses atteintes [de f]olie. Après les avoir tenues quelque temps dans des pièces séparées, j'ai cru devo[ir]

les admettre dans la chambre de travail avec les autres femmes, et je puis assurer qu'elles font presque autant d'ouvrage qu'elles; en outre, elles se trouvent mieux là que dans leurs cellules.

A la clôture de l'exercice, il nous restait vingt-quatre détenues.

Dans le cours de l'année, huit prisonnières ont été mises en liberté, et nous en avons reçu huit autres; de sorte que le nombre est le même qu'il y a un an.

Je joins à mon présent rapport l'état des ouvrages confectionnés pendant l'année.

Je suis, monsieur,
Votre humble servante,
MARY LEAHY,
Directrice.

M. J.-G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers.

OUVRAGES faits dans le département de femmes pendant l'exercice terminé le 30 juin 1882.

Nombre d'articles.	Ouvrages.	Journées.	Valeur de la journée.	Montant.	Total.
	Pour la prison des hommes.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
476	Chemises de flannelle blanche	476	0 40	190 40	
219	Caleçons	146	0 40	58 40	
1,752	Paires de chaussettes	1,752	0 40	700 00	
12	do do à côtes	24	0 40	9 60	
548	do do coton	1,096	0 40	438 40	
57	Pantalons	57	0 40	22 80	
459	Taies d'oreiller en coutil	76	0 40	30 40	
850	Mouchoirs—pour prisonniers et libérés	85	0 40	34 00	
1,245	Essuie-mains simples	124	0 40	49 60	
12	do pour rouleaux	2	0 40	0 80	
248	Dessus d'oreiller	41	0 40	16 40	
178	Draps	89	0 40	35 60	
97	Chemises de nuit	97	0 40	38 80	
19	Paires de mitaines	19	0 40	7 60	
30	Cravates	3	0 40	1 20	
10	Tabliers de boulanger	2	0 40	0 80	
					1,635 60
	Pour la prison des femmes.				
......	Couture et tricotage	495	0 40	198 00	
......	Ménage, cuisine, etc	3,124	0 40	1,249 60	
					1,447 60
......	Ouvrages de commande	......	......	......	50 00
	Pour le gouvernement par marchés.				
270	Chemises de flannelle grise	......	0 25	67 50	
108	Cravate4	......	0 10	10 80	
					78 30
					3,211 50

29—5

No 22.

RAPPORT SUR L'ECOLE.

PÉNITENCIER DE KINGSTON,
1er juillet 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser mon rapport sur l'école du pénitencier pour l'année expirée le 30 juin 1882.

Le nombre moyen des détenus présents aux leçons a été de cent seize (116) par jour.

Les matières enseignées sont l'épellation, la lecture, l'écriture et l'arithmétique.

Les progrès accomplis par ceux qui ont suivi les leçons et leur conduite en classe sont un sujet de grande satisfaction.

En terminant ce rapport succinct, je dois offrir mes sincères remercîments au préfet et aux aumôniers ainsi qu'à mes aides instructeurs pour le zèle qu'ils ont apporté à l'œuvre régénératrice de l'instruction des prisonniers.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,
I. B. P. MATHEWSON,
Chef de l'école.

M. J. G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers.

PENITENCIER DE SAINT-VINCENT DE-PAUL.

30 juin 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le premier rapport annuel de mon administration du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, pour la période de temps écoulée depuis mon entrée en charge, 21 novembre 1881, au 30 juin 1882, fin de l'année fiscale 1881-1882.

J'accompagne mon rapport des états et statistiques pour l'année, tel que l'exige la loi.

Au 30 juin 1881, la population des détenus était de......		318
Ont été reçus depuis: hommes..........	121	
" " femmes..........	2	
		123
		441
Elargis durant l'année	95	
Pardonnés	17	
Transférés au pénitencier de Kingston :		
2 hommes et 2 femmes	4	
A l'asile des aliénés de ce pénitencier	5	
Sur l'ordre d'une cour de justice..........	1	
Décédés..........	2	
Evadé	1	
		125
Ce qui laissait la population des détenus à minuit, le 30 juin 1882, à		316

Le 21 novembre 1881, monsieur Bedson, que l'honorable ministre de la Justice avait chargé temporairement de l'administration de ce pénitencier, me mettait en mains le pouvoir exécutif de l'institution.

Monsieur Bedson, durant sa courte administration de cinq semaines, avait fait beaucoup pour le rétablissement de l'ordre et de la discipline, mais il restait encore beaucoup à faire dans cette direction, et tout à faire pour mettre l'ordre et établir l'organisation dans chacun des nombreux départements du pénitencier.

L'absence, pendant un temps considérable, de l'officier principal, avait sans doute été la cause de cette quasi désorganisation.

En prenant en mains l'administration de cette institution, je ne me faisais pas d'illusions sur la grande responsabilité que j'assumais et sur les nombreuses difficultés que j'aurais à surmonter.

Tous mes efforts eurent pour but principal le perfectionnement de la discipline, et pour y parvenir je m'appliquai à étudier le caractère des officiers et des détenus, à bien saisir les aptitudes des premiers et les dispositions générales des derniers.

OFFICIERS.

A mon entrée en charge, les officiers s'animèrent d'un sentiment nouveau, d'aise et de confiance, dans la pensée sans doute, que désormais, il y aurait un chef à leur tête, en permanence ; manifestant de suite le désir louable de m'aider de leur mieux dans la tâche ardue qui m'était imposée.

Profitant des bonnes dispositions dont s'inspirait mon personnel, et sachant que tout dépendait de la discipline, j'introduisis graduellement mais incessamment les réformes que suggéraient, et l'état de désorganisation au moins partielle de l'institution, et l'expérience pratique que j'acquérais chaque jour dans l'exercice de mes fonctions.

Et j'ai plaisir à reconnaître que, dans le cours de quelques mois, j'ai pu constater qu'un bon nombre d'officiers, formant au moins la majorité, sont en état par leur intelligence et bonne volonté de remplir avec efficacité les devoirs que leur position leur impose, et me suis convaincu qu'au fur et à mesure, que ceux parmi eux, auxquels les dispositions indispensables font défaut, seraient remplacés, la discipline irait nécessairement se perfectionnant et les réformes si désirables dans l'administration des différents départements s'effectueraient définitivement.

Ce fut plus particulièrement dans l'intention d'atteindre ce double objet, que je résolus non sans regret, de me dispenser dans l'occasion des services de plusieurs officiers, et d'accepter en même temps la résignation de quelques autres des anciens employés, sans égard au blâme et à la censure, surtout au dehors, d'un public mal renseigné et ne jugeant par conséquent que sur les apparences.

Néanmoins, je puis en toute sincérité de conscience me rendre ce témoignage, que les démissions qu'il m'a fallu faire n'ont eu lieu que sur preuves convainquantes des offenses portées à la charge des démissionnaires, et qu'avec tous les ménagements que les circonstances suggéraient.

Comme dans les nominations nouvelles, je me suis attaché à faire choix d'hommes recommandables, possédant la connaissance des langues française et anglaise, indifféremment parlées ici, et ayant l'expérience pratique des hommes et des choses.

Je dois à la vérité cependant de déclarer que parmi les aspirants aux charges en disponibilité et peut-être les plus méritants, il s'en est trouvé qui, à raison de la modicité des appointements, ont décliné l'entrée en service.

Il faut bien en convenir, monsieur l'inspecteur, un salaire annuel de $450.00 n'est plus suffisant, aujourd'hui que la vie est renchérie d'un quart et plus de ce qu'elle était il y a quelques années.

Je n'ai pas la prétention de dire que j'ai réussi au même degré dans toutes les nominations que j'ai faites: toutefois j'ai la ferme persuasion que tel que constitué actuellement, le personnel de ce pénitencier deviendra un corps effectif et sûr dans le cours du temps.

29—5½

J'ai aussi à reconnaître que le choix d'employés à des fonctions d'un ordre supérieur que l'exécutif a été appelé à faire, a été heureux, en vérité.

DÉTENUS.

J'ai vu à ce qu'ils fussent traités avec humanité et justice. Donnant moi-même l'exemple, en employant la modération, en paroles aussi bien qu'en actions, envers ces malheureux ; j'ai la satisfaction de pouvoir dire que les remontrances et conseils, dont j'ai fait un usage abondant et de tous les jours, ne sont pas demeurés sans résultat : au contraire et à la surprise de quelques-uns des officiers qni n'avaient pas la même confiance que moi dans les effets d'un traitement relativement indulgent,—plusieurs de ces détenns, mauvais sujets et en apparence incorrigibles, se sont soumis avec le temps aux règlements de la prison, et ont cessé d'être rapportés.

Il n'est que trop vrai que pour certains criminels, il a fallu avoir recours à un traitement plus sévère, après avoir en vain épuisé ceux que suggéraient l'humanité, la douceur et l'indulgence ; mais m'étant fait une loi de n'employer la sévérité que comme exception et en temps opportun, les effets ont été cenx recherchés, invariablement : la soumission de la part des récalcitrants aux règles disciplinaires.

Je ne prétends pas conclure de ces succès partiels, que j'ai cependant plaisir à noter, que la réforme complète et sincère des détenus pnisse s'obtenir définitivement dans celle-ci, aussi bien que dans nos autres Institutions pénales ; au contraire la réalisation d'un si grand avantage pour la société, sera, selon moi, impossible aussi longtemps que le système cellulaire et solitaire n'aura pas été substitué au système actuel du travail en commun ; ou au moins celui du classement des criminels, empêchant le contact continuel actuel des sujets endurcis dans le vice, des récidivistes, avec les jeunes délinquants, ou d'autres plus avancés en âge, mais amenés ici par suite d'une première offense, quelque fois même accidentelle.

Témoin journalier des effets pernicieux de ce regrettable état de choses, et comprenant que nos pénitenciers ne sont pas construits pour l'application du système solitaire, je me permettrai, M. l'inspecteur, de vous soumettre une idée qui m'est venue à la pensée, celle d'un arrangement qui astreindrait l'un des deux principaux pénitenciers de la Puissance, celui de Kingston par exemple, à donner admission exclusivement à la classe des grands criminels, des récidivistes des deux provinces d'Ontario et de Québec ; et celui de Saint-Vincent-de-Paul, à recevoir la catégorie des criminels condamnés pour la première fois.

Cette suggestion, que je me permets respectueusement de soumettre à votre considération, M. l'inspecteur, dans le cas où il y serait donné effet, en attendant mieux, ne saurait manquer de produire de bons résultats, en nous donnant un moyen plus efficace de réformer un plus grand nombre qu'actuellement de détenus, qui deviendraient autant de citoyens utiles à la société, au lieu de se perfectionner dans l'art de faire le mal.

Toutes choses considérées, j'ai raison d'être satisfait de la conduite générale des détenus ; ils sont devenus relativement dociles et soumis.

Les offenses dont le nombre a dimiuué sensiblement, sont pour la plupart commises en violation de la règle du silence ; et comment pourrait-il en être autrement de cette règle, quoi-que l'on puisse faire, avec trois cents criminels et plus, travaillant et vivant ensemble tout le jour durant ?

Enfin dans les conditions actuelles de nos pénitenciers, on est bien libre d'exiger un silence absolu, mais réussir à le faire régner absolument, est une impossibilité ; comme c'en est une de prétendre qu'il est toujours possible de prévenir les évasions ou les tentatives d'évasion, par les détenus, aussi longtemps surtout que les carrières, la ferme et autres travaux seront exploités par leur main-d'œuvre, et cela à une distance de près de deux milles du pénitenciers.

DÉPARTEMENTS.

Celui de l'économe est bien sans contredit le plus important. Cet officier est le dépositaire et le distributeur des provisions de bouche, du combustible, de l'habillement et de l'éclairage; il est chargé du soin des dortoirs, de la prison, etc , etc.

Observant le plus assidûment possible la gestion dans son ensemble comme dans ses détails, des affaires se rattachant à ce département, j'eus bien vite acquis la conviction qu'il s'y était glissé de nombreux abus, donnant lieu à beaucoup de gaspillage, dûs à la multiplicité des détails attachés à la charge de l'économe.

Comme moyen de réforme, je fis deux divisions distinctes de ce département, dont l'une resta à la charge de l'économe et l'autre fût confiée au garde-magasin ; en même temps, décrétant des instructions réglementaires avec toute chance de les voir désormais respectées et suivies, quant à la distribution de toutes choses, rations et vêtements en particulier ; et quelques mois d'efforts incessants dans ce sens me permirent de réaliser, sans aucunement nuire à l'efficacité du service, une réduction considérable des dépenses courantes de ce département, pour les sept mois qu'a duré, à ce jour, mon administration.

ATELIERS.

Pour maintenir l'ordre et la bonne discipline dans un pénitencier où le travail se fait en commun, l'une des nombreuses occupations du préfet est de tenir les prisonniers continuellement employés. Je portai aux ateliers tout d'abord une attention persistante et suivie, et il devint manifeste pour moi qu'à raison de l'exiguité de leurs dimensions et de l'imperfection de leur construction, il y avait encombrement d'hommes ; ce qui faisait qu'un grand nombre travaillant peu ou point, se livraient à la dissipation et devenaient insubordonnés, et qu'il y existait des abus nombreux.

Mon premier soin fut de diminuer le nombre des détenus employés dans ces ateliers, en en faisant sortir ceux dont la conduite était condamnable et l'industrie à peu près nulle, et ceux qui ne montraient aucune aptitude pour le métier.

Peu à peu une amélioration notable s'effectua, et il arriva qu'avec un nombre d'ouvriers restreint, on obtint une plus grande quantité d'ouvrage.

En effet, pendant les dix-huit mois près qui précédèrent mon administration, l'institution fut soumise à des déboursés souvent élevés pour la confection d'habits et vêtements de toutes sortes tant pour l'usage des officiers que pour celui des détenus, qu'un défaut d'industrie ou manque de bonne volonté, si ce n'est les deux ensemble, forçait de donner à faire en dehors de la prison.

Mais je puis dire que depuis mon entrée en charge il en fut autrement ; tous les habits et autres linges de corps furent faits à l'intérieur.

Je dois noter ici que l'usage de faire réparer les vêtements des détenus, partiellement usés et jusqu'alors jetés de côté, eut nécessairement l'effet de réduire notablement la confection et réquisition des neufs, et de diminuer aussi l'achat des étoffes requises pour cela.

En résumé, j'ai la satisfaction de pouvoir dire que le travail dans les boutiques est devenu généralement bien plus satisfaisant. La plupart des détenus montrent de la bonne volonté et de l'application. Je me suis appliqué autant que les circonstances me l'ont permis à satisfaire leur goût, en les plaçant aux métiers pour lesquels ils montraient de l'aptitude.

Un état de discipline amélioré, règne généralement aussi parmi les détenus employés en dehors des ateliers.

CONSTRUCTIONS.

Pendant la saison d'hiver on a continué à exploiter avec vigueur la carrière du pénitencier, à en tirer la pierre etc., poursuivant en même temps les travaux d'exca-

vation dans le roc pour l'égoût principal du pénitencier. Ces travaux d'excavation ont dû être suspendus au printemps toutefois, afin de permettre l'emploi d'un plus grand nombre de bras à l'érection du réfectoire, actuellement en construction, par le travail des détenus, sous la direction du département des travaux publics.

Les limites de la cour de la prison, du côté de l'ouest, ont été reculées à une distance d'environ cent pieds, et entourées, en remplacement du mur démoli, par une forte clôture pleine, en bois, de dix-neuf pieds et demi de hauteur.

J'ai fait faire, au second étage, au-dessus du réfectoire actuel, trois salles; dont l'une spacieuse pour l'usage de l'école; une autre pour la bibliothèque catholique; et la troisième pour chambre de change et dépôt de hardes, avec de nombreux tiroirs et boîtes pour l'habillement de chaque détenu. Ces différentes salles sont suffisamment spacieuses, bien aérées, fort convenables et commodes, et sont une amélioration bien nécessaire sur celles qui existaient auparavant, vous en conviendrezM. l'inspecteur.

Les travaux du magnifique réfectoire dont la base a été commencée l'automne dernier furent repris au mois d'avril dernier, et la construction poussée avec vigueur jusqu'à aujourd'hui; nul doute que ses murailles seront presque terminées cet automne.

Cet édifice sera une magnifique construction qui fera honneur à son architecte M. Bowes. Les formes en sont imposantes, et l'ouvrage parfaitement exécuté au point de vue de l'art et de la solidité.

INSTRUCTION.

Près d'un tiers des détenus fréquentent l'école, mais guères plus d'un quart de ceux qui le font manifestent le désir de s'instruire. Je me propose d'en retrancher ceux qui n'y vont que pour se soutraire au travail.

Les résultats obtenus paraissent avoir été peu considérables jusqu'au mois de mai dernier—alors qu'un nouvel instituteur, muni de diplômes, a pris la charge de l'école. J'ai tout lieu de croire que les progrès seront satisfaisants l'an prochain.

L'école est sous la surveillance des aumôniers catholique et protestant.

BIBLIOTHÈQUE.

La division catholique renferme 1186 volumes, et la protestante 451, en tout 1637 livres. Un grand nombre de détenus en sont les lecteurs assidus; mais il conviendrait d'y ajouter une collection de nouveaux livres.

La lecture des bons livres ne peut produire que des effets salutaires sur le moral des prisonniers; et c'est aussi un puissant moyen de les tenir dans l'ordre et la tranquilité durant leurs longues heures de réclusion.

SANTÉ.

On pourrait difficilement obtenir un état de santé plus parfait que celui qui règne dans ce pénitencier; surtout lorsque l'on sait que nombre de prisonniers nous arrivent perclus d'infirmités et de maladies, fruits de leur vie de débauches et de crimes.

Pourtant l'hôpital n'est pas ce qu'il devrait être, sa ventilation est défectueuse; il est commun à tous les patients, au lieu d'être divisé en cellules spacieuses comme il conviendrait, tant pour la salubrité que pour le bon ordre et la discipline.

REVENU.

Le revenu perçu en argent pour l'exercice terminé le 30 juin 1882, et versé au Receveur-Général, a été de $1,833.22 excédant de $204.01 celui de l'année dernière.

Ce revenu est peu considérable ; la cause en est due à ce que j'ai arrêté les ouvrages pour les pratiques du dehors ou les officiers dans le but de faire cesser les abus ; et à ce que les appropriations votées pour l'année étaient déjà bien réduites ; et je prévoyais qu'elles seraient insuffisantes pour faire l'achat des approvisionnements requis pour les besoins de l'institution durant le reste de l'année. D'ailleurs les travaux de construction et autres travaux, la préparation des matériaux et le service du pénitencier requeraient les bras de tous les détenus.

La valeur du travail des détenus pour l'année écoulée a été de $42,676.25, et si on ajoute à ce montant celui du revenu en argent, on obtient un total de $44,509.47, qui représente le travail des détenus pour l'année expirée le 30 juin 1882.

DÉPENSES.

Le total pour la même année s'est élevé à $85,217 47 ; mais pour avoir le montant réel des dépenses courantes faites pour le maintien de l'institution, il est juste de déduire de ce total les sommes payées pour des objets qui ne doivent pas être imputés au compte des dépenses ordinaires, comme l'allouance en argent et l'habillement de sortie des détenus élargis, les dépenses au capital, s'élevant à.. $7,903.27

Celles payées pour gratuité à des officiers mis à la retraite :	$4,377.12
Ajoutant le revenu perçu..	1,833.22
On aurait un total de..	14,113.61
Qui réduit la dépense réelle à..	71,103.82
La population moyenne des détenus par jour durant l'année a été de 308 ; ce qui porte le coût d'entretien par tête à............	$230.86

En déduisant maintenant, comme il est juste de le faire, du chiffre de la dépense réelle la valeur du travail des détenus pendant l'année, savoir : de $44,509.47, les dépenses d'entretien seront réduites à la somme de $26, 93.95, et le coût par tête à $86.98.

Dès mon entrée en charge, je mis l'économie à l'ordre de tous les jours, et le résultat obtenu a été une réduction dans les dépenses par mois de $2,0 5.84 pour les sept premiers mois de mon administration, finissant l'année, comparés aux cinq premiers mois.

Je ne me départirai pas de cette règle durant l'année fiscale prochaine, mais je me trouverai dans la position de soumettre à la fin de l'année qui va suivre, un chiffre bien plus élevé que celui de l'année expirée, par le fait de la hausse considérable dans les prix des approvisionnements de toutes sortes qui sont maintenant sous contrat, variant de 25 à 50 pour pour cent, quoique tous les contrats aient été sans exception, accordés aux plus bas soumissionnaires.

Malheureusement ces exposés annuels des dépenses encourues pour l'entretien des pénitenciers, ne font voir au public que le mauvais côté de la médaille ; je crois qu'il conviendrait de lui exposer le revers, en reconnaissant le principe que les préfets doivent être crédités de la valeur du travail des détenus durant l'année, pour être mise en ligne de compte avec la dépense.

Cette valeur n'est pas fictive, car le gouvernement serait dans l'obligation de la payer, et peut-être au-delà, pour la main-d'œuvre étrangère, si les détenus n'exécutaient pas les travaux importants qui sont poursuivis dans les pénitenciers.

Je terminerai, M. l'inspecteur, ce rapport en vous soumettant que si je n'ai pu, durant ces sept premiers mois de mon administration de ce pénitencier, lui donner encore l'état de bonne organisation que l'on désire, j'ai l'assurance qu'il est bien entré dans la voie de l'amélioration. J'ai aussi l'intime conviction d'avoir rempli

mon devoir avec conscience et impartialité ; et je puis avec toute assurance, vous dire que je n'ai épargné ni peine ni travail pour obtenir sa réforme, que l'avenir me permettra, j'en suis sûr, de perfectionner.

Vous remerciant, M. l'inspecteur, de la courtoisie que vous m'avez jusqu'ici témoignée,

J'ai l'honneur d'être
Monsieur l'inspecteur,
Votre obéissant serviteur

GODF. LAVIOLETTE,
Préfet.

JAS. G. MOYLAN, ÉCR.,
Inspecteur des pénitenciers.

RAPPORT ANNUEL DE L'AUMONIER CATHOLIQUE DU PÉNITENCIER DE SAINT-VINCENT DE PAUL.

MONSIEUR,—Depuis mon dernier rapport, plusieurs changements importants ont eu lieu dans le personnel de l'administration du pénitencier de Saint-Vincent de Paul. M. MacKay, qui avait été nommé préfet intérimaire après la retraite du Dr Duchesneau, a abandonné sa position le 15 décembre dernier, et a été remplacé par M. T. Ouimet comme député-préfet. Pendant l'absence de M. MacKay, du 15 octobre au 21 novembre, M. Bedson, préfet du pénitencier de Manitoba, prit le gouvernement du pénitencier de Saint-Vincent de Paul, et fut remplacé par le préfet actuel, G. Laviolette, écr. Le gardien-chef, à cause de son âge avancé, a dû aussi quitter le service, le premier décembre dernier, et a été remplacé par M. McCarthy, remplissant ci-devant la même position au pénitencier de Kingston. Le comptable, M. Beaudry, a aussi pris sa retraite et a été remplacé par M. Malepart. Comme on le voit, dans l'espace de l'année écoulée, presque tout le personnel dirigeant a été renouvelé.

Il est entendu que les nouveaux venus ont toutes les qualités requises pour faire de bons et même d'excellents officiers. Toutefois cela n'empêche pas de rendre justice à de vieux serviteurs publics qui, après avoir passé la plus grande partie de leur vie au service du gouvernement, ont dû se retirer de la vie active, pour aller jouir dans la retraite du fruit de leurs longs et pénibles travaux. Il y avait surtout, parmi ceux qui nous ont quittés, une figure que j'ai eu de la peine à me désacoutumer de rencontrer dans mes visites journalières au pénitencier. Depuis dix-huit ans, j'avais été en contact continuel avec lui. Aussi, sa disparution a créé un vide que d'autres ont dû sentir aussi bien que moi. Encore quelques changements, et bientôt je resterai seul de tous ceux qui, avant la confédération, étaient chargés de la direction de l'ancienne prison de réforme.

J'aime à évoquer ainsi le souvenir du passé; car si durant la période de temps dont je viens de parler, j'ai rencontré bien des déboires et des difficultés, j'ai aussi obtenu quelques succès, et je me flatte que mon ministère n'a pas été stérile pour tout le monde. J'ai pu dans l'accomplissement de mes devoirs ne pas rencontrer les vues de tout le monde ; mais la partie saine et bien pensante de ceux qui ont travaillé avec moi, me rendra la justice que j'ai fait de mon mieux pour promouvoir le progrès des institutions au service desquelles je suis attaché depuis bientôt vingt ans.

Après ce préambule que l'on voudra bien me pardonner, je me permettrai de faire les quelques remarques suivantes :

L'expérience m'a convaincu que pour réussir dans l'administration d'une institution pénale, il faut, avant tout, que les officiers, de quelque grade qu'ils soient, comprennent l'importance de leurs devoirs et aient l'intelligence et la volonté de les accomplir.

Inutile de faire des règlements, d'inventer de beaux systèmes, si on n'a pas des hommes capables de les faire fonctionner. Or, je connais assez ce qui se passe dans

la plupart de nos prisons et de nos pénietnciers pour dire que nous n'avons pas, en général, le personnel qu'il faudrait avoir. Je comprends la gravité de cette remarque, mais je suis convaincu qu'en la faisant, je suis dans le vrai, et ceux qui suivent attentivement les choses ne pourront s'empêcher de penser comme moi.

Dans presque tous mes rapports précédents, j'ai insisté sur la nécessité de se procurer les services d'hommes compétents, si l'on voulait que nos pénitenciers produisent le bien que l'on est en droit d'en attendre. Cependant, il n'y a eu jusqu'ici que peu ou point d'amélioration.

Le grand obstacle à toute amélioration du personnel de nos pénitenciers, c'est, comme je l'ai répété souvent, l'insuffisance des salaires. Aujourd'hui surtout, que les gages ont augmenté partout, à cause de l'abondance du travail, il est impossible de se procurer les services d'un homme tant soit peu compétent, pour le salaire donné au pénitencier. Un homme ayant quelque capacité, trouvera facilement aujourd'hui de meilleurs gages que ceux qu'il pourrait avoir ici, avec des devoirs beaucoup moins onéreux à remplir. La conséquence de tout cela, c'est que les anciens officiers restent au service du pénitencier seulement en attendant mieux, et les nouvelles recrues n'y viennent que parce que leurs capacités ne leur permettent pas de se placer ailleurs.

Il n'y aura donc pas de changement possible dans la discipline, aussi longtemps que le personnel dirigeant ne sera pas amélioré ; et le personnel ne pourra pas être amélioré, si on ne le paie pas mieux qu'on le fait aujourd'dui. Qu'on fasse ce qu'on voudra, un homme instruit, intelligent, sobre, etc., ne consentira jamais à venir s'ensevelir dans un pénitencier, à passer sa vie au milieu des criminels, à s'exposer à toutes sortes de dangers, à travailler sans relâche tous les jours, de six heures du matin à six heures du soir, sans même excepter les dimanches, pour un salaire de $450 par année. Il y a quelque vingt ou trente ans, ces salaires pouvaient être suffisants ; mais aujourd'hui tout est changé, les choses nécessaires à la vie sont plus cher qu'autrefois ; le travail est plus en demande et mieux rétribué.

On se plaint souvent, et avec raison, que les employés d'une certaine classe ne prennent aucun intérêt à leurs devoirs et paraissent se soucier fort peu que les choses aillent bien ou mal. Rien de surprenant. Qu'y a-t-il pour stimuler leur zèle et encourager leurs efforts ? Absolument rien. Ils vivent misérablement tant qu'ils sont au service, et si l'âge, la maladie ou quelque autre raison les force à se retirer, ils se trouvent en face de la misère, après avoir dépensé les meilleures années de leur vie dans un emploi qui ne leur aura jamais permis d'épargner un seul sou pour supporter leur vieillesse.

Dans certains pénitenciers des Etats-Unis, les employés subalternes reçoivent des salaires au moins doubles de ceux que l'on paie ici. Le résultat, c'est que les pénitenciers ou prisons où l'on paie ces hauts salaires, font face à toutes leurs dépenses, et souvent même ont un surplus à verser dans le trésor public. La raison, c'est que l'on a, dans ces institutions, des hommes compétents, capables chacun dans sa sphère respective, de faire marcher les choses convenablement.

J'en ai peut-être trop dit sur ce sujet ; mais je suis tellement convaincu de l'importance du changement que je suggère, que sans cela je crois qu'il est impossible de faire aucun progrès, soit dans la discipline, soit dans le travail, soit dans la réforme des criminels. Les meilleures volontés viendront forcément se briser contre cet obstacle.

D'ailleurs, je sais que je ne suis pas le seul à entretenir cette idée. Tous les hommes sérieux, qui s'occupent de l'administration des pénitenciers, pensent comme moi. Ils peuvent avoir des motifs de ne pas exprimer leur opinion aussi ouvertement que je le fais moi-même, mais ils n'en sont pas moins pour cela convaincus.

ÉVASIONS.

Dans le courant de l'année dernière, il y a eu plusieurs tentatives d'évasion. Comme toujours, en allant au fond des choses, on voit que dans chaque cas il y a eu négligence quelque part. Cependant, ces évasions ont quelquefois de terribles conséquences : témoin l'infortuné Déragon qui a été tué par un des officiers à sa poursuite.

N'étant pas versé dans la science légale, j'accepterai sans examen le verdict du jury, qui a déclaré exempt de toute faute aux yeux de la loi celui qui a tué ce malheureux fugitif. Mais encore une fois, si tout le monde eût fait son devoir, si chacun eût été à son poste, aurait-on eu à enregistrer dans les annales du pénitencier, un fait aussi terrible que la mort instantanée d'un homme qui, peut-être, n'aurait pas tenté de s'évader, si on ne lui en eût pas fourni l'occasion ?

Et même après l'évasion, n'y aurait-il pas eu moyen d'épargner la vie de ce malheureux, en agissant avec un peu plus de calme et de jugement ? Quoi qu'il en soit, je trouve que dans ces cas d'évasion, le remède est pire que le mal, et je me demande, si dans bien des circonstances, il ne serait pas préférable de laisser un prisonnier s'évader, plutôt que de lui ôter la vie. Il faut donc que le *crime* de vouloir recouvrer sa liberté soit plus grand que tous ceux pour lesquels la loi ne juge pas à propos d'ôter la vie, puisque pour ce crime seul, elle permet au premier venu de lancer un homme dans l'éternité. Je parle de l'évasion pure et simple; car s'il y avait menaces, violence etc., etc ; de la part du fugitif, je comprends qu'alors, il serait légitime de se mettre en défense, même au péril de la vie de l'agresseur. Mais dans le cas actuel, il n'y avait rien de tel, aucune tentative de violence, aucune résistance. Le fugitif se trouvait de plus dans le voisinage d'habitations d'où il eut été facile de se procurer du secours.

Je crois qu'il serait bien à propos de définir par une loi les pouvoirs et les devoirs des gardiens en pareils cas. Car, il n'y a pas de doute, qu'avec notre système d'employer les prisonniers en dehors des murs, en aussi grand nombre que cela se pratique à St-Vincent de Paul, nous serons toujours exposés à de fréquentes tentatives d'évasion.

Or, la vie humaine est une chose assez précieuse pour ne pas être ainsi laissée à l'arbitraire d'un simple garde de pénitencier.

Je fais ces remarques, parce que les événements dont je viens de parler, ont créé une très fâcheuse impression, tant dans le pénitencier, que parmi la population du dehors. Pendant longtemps, nous avons craint des représailles, et je sais que pour ma part, j'ai dû m'employer activement à calmer les esprits surexcités par ce fâcheux événement.

Qu'on me permette aussi de mentionner le cas du garde Plouffe, qui a bien failli être victime de la malheureuse habitude de se servir trop inconsidérément des armes dangereuses mises aux mains des gardiens.

On voudra bien remarquer que je n'accuse pas les intentions de ceux qui ont été les acteurs dans ces drames pénibles. Je suis persuadé qu'ils ont cru agir pour le mieux. Mais leurs bonnes intentions n'ont pu empêcher les conséquences terribles de leur négligence ou de leur manque de réflexion.

Une autre tentative d'évasion, qui, cette fois aurait pu avoir de sérieuses conséquences pour le garde lui-même, est encore due à la négligence. Au mépris des règlements qui le défendent, cet officier se mêla aux quatre détenus qu'il avait sous sa garde, à une assez grande distance en dehors des murs. Voyant l'occasion favorable les détenus se saisirent de cet officier, le lièrent, lui enlevèrent ses armes et prirent la fuite, menaçant de le tuer s'il résistait. C'est à l'occasion de cette évasion que le garde Plouffe reçut la balle qui faillit lui coûter la vie et dont les conséquences se feront sentir aussi longtemps qu'il vivra. Ces cas ne sont pas les seuls, mais ils sont les plus importants. Je m'abstiendrai d'en citer d'autres.

DISCIPLINE.

Ce que je viens de dire peut donner à penser que la discipline doit quelquefois laisser à désirer. Dans une institution comme celle-ci tout se suit et s'enchaîne. Il en est des rouages de la discipline dans un pénitencier comme de certaines machines à engrenage. Qu'un seul rouage cesse de fonctionner, ou qu'il fonctionne mal, toute la machine volera en éclats. Il en est ainsi dans un pénitencier. Qu'un seul point des règlements soit négligé, tout le reste s'en ressent, et toute la discipline s'en va.

Prenez, par exemple, la règle du silence. Pas de discipline possible sans l'observation sévère de ce point des règlements. Prenez encore la loi du travail. Si cette loi n'est pas strictement mise en vigueur, inutile de parler de discipline, il n'y en aura jamais. Prenez encore la loi de l'obéissance. Quelle discipline espérer, si les détenus peuvent impunément braver l'autorité de ceux qui doivent les conduire ?

Quand je parle d'une discipline sévère, je n'entends pas dire qu'il faille user de beaucoup de punitions. Au contraire, je suis d'opinion qu'il suffit que les subordonnés sachent qu'il y a au-dessus d'eux une autorité juste, mais inflexible, pour qu'ils se soumettent volontiers à ce que la loi et les règlements exigent d'eux. Qu'il soit entendu, que les manquements seront punis sévèrement mais justement ; que l'autorité ne s'en laissera pas imposer par des semblants de raison, et on verra bientôt les plus récalcitrants rentrer dans l'ordre, et se soumettre à des obligations qu'ils sauront ne pouvoir éluder. La force, voilà un des caractères essentiels de l'autorité, et un des premiers éléments de toute discipline.

Mais je l'ai déjà dit, pas de discipline possible, si l'on n'a pas des officiers capables de la comprendre et de la mettre en pratique. Or, sous ce rapport, nous n'avons pas tout ce qu'il faudrait. Nous avons sans doute un certain nombre d'officiers intelligents, attentifs à leur devoir, comprenant l'importance de leurs fonctions ; mais nous en avons d'autres qui laissent beaucoup à désirer, et qui ne seront jamais en état de faire de bons officiers de pénitencier. Tant que cet état de choses durera, inutile de tenter l'établissement d'une bonne discipline. Réformons d'abord le personnel, le reste viendra de soi. Payons bien les bons officiers, remplaçons ceux qui n'ont pas les aptitudes voulues, par d'autres plus compétents. Alors, mais alors seulement, nous pourrons espérer établir une discipline ferme et moralisatrice.

ECOLE.

Nous avons changé trois fois d'instituteur dans le courant de l'année dernière. Le premier a dû remettre sa résignation entre les mains du préfet, à cause de certains manquements aux règles disciplinaires de l'institution. Il fut remplacé par M. John Manning, qui, quelques mois après sa nomination, a obtenu la place de pharmacien, à laquelle est attaché un salaire plus élevé que celui du maître d'école. M. Dorais fut nommé en remplacement de M. Manning. M. Dorais est un instituteur de plusieurs années d'expérience, et je n'ai aucun doute qu'il a été une bonne acquisition pour le pénitencier. Il a à cœur de remplir son devoir, et il a l'intelligence et les autres qualités requises pour faire un excellent officier. Sa nomination et celle de M. Manning sont, je crois, d'excellentes nominations.

On paraît quelquefois perdre de vue que l'école devrait être une récompense pour les détenus de bonne conduite. Souvent on y admet des gens qui sont loin de mériter une telle faveur. De cette façon, on empêche que l'école soit regardée comme une récompense, et elle cesse d'être un auxiliaire au maintien de la discipline. Pour ma part, je ne voudrais voir admis à l'école, que ceux dont la conduite serait sans reproche, et je voudrais qu'on en éloignât ceux qui sont une cause de désordre dans l'institution. Il y a certaines natures pour qui l'instruction ne sera jamais un grand bien ; ils en abuseront comme ils abusent de tout le reste.

En général, les progrès sont très satisfaisants, et la conduite à l'école est bonne. L'instituteur se donne de la peine et il réussit aussi bien que les circonstances le lui permettent.

BIBLIOTHÊQUE.

La bibliothèque contient 1,148 volumes, tant anglais que français. Les livres sont tenus avec soin. Deux fois par semaine les détenus peuvent changer leurs livres. Ce changement se fait sous la direction de l'instituteur, aidé d'un ou de deux détenus.

Un régistre de tous les livres sortant de la bibliothèque est soigneusement tenu. D cette manière aucun livre ne peut se perdre ni se briser, sans qu'on sache qui ava ce livre en sa possession.

Nous avons aussi un relieur attaché à la bibliothèque ; son occupation est d relier les livres nouveaux achetés en brochure, et de réparer les livres brisés. Grâc à ces réparations, les livres durent beaucoup plus longtemps et sont entretenus plu proprement.

En général, les prisonniers lisent beaucoup, et pour plusieurs la lecture est ce qu les aide le plus efficacement à supporter les longs jours de leur captivité.

LA CHAPELLE.

La chapelle du pénitencier, lorsque l'autel sera terminé, sera sans contredit un des plus belles et des plus spacieuses attachées à n'importe quelle institution publ que. Elle peut contenir commodément six cents personnes. Pour que tout soit com plet il ne manquera plus qu'un orgue. J'ai raison de croire que les estimations d l'année prochaine pourvoiront à l'achat de cet instrument. J'aurai alors tout ce qu peut contribuer à la beauté du culte.

Je n'ai pas à me plaindre de la conduite des détenus à la chapelle. En génér ils s'y tiennent convenablement et se montrent attentifs aux instructions qui leu sont données. Il y a bien là comme ailleurs certains individus qui se tiennent mal mais c'est l'exception. La grande majorité se montrent respectueux pour le lie saint.

Pour briser la monotonie et donner plus d'intérêt aux offices de l'Eglise, j'a invité fréquemment des confrères à venir adresser la parole à nos détenus. Leur prédications ont toujours été suivies avec beaucoup d'attention et ont produit d'exce lents résultats. La variété est agréable même dans les choses de la religion. Quan la même voix se fait entendre sans interruption tous les dimanches de l'année, o finit par trop s'y habituer et à ne plus y prêter assez d'attention. Un changemen de temps à autre ne peut manquer de faire du bien.

Le chant des offices et la musique ne laissent guère à désirer, surtout depu qu'une dame du village, excellente musicienne, a bien voulu se charger de jouer gr tuitement notre harmonium. Outre les offices du dimanche auxquels elle ne manqu jamais, madame Proulx se fait encore un devoir de venir assister aux répétitions q se font pendant la semaine. Les officiers aussi bien que les détenus savent appréci cet acte de charité, et je suis sûr d'être l'interprète de tous, en exprimant ici m reconnaissance pour un si grand service rendu à tous ceux qui fréquentent la ch pelle du pénitencier.

TRAVAIL.

La présente administration s'est occupée de régulariser le travail et d'établ quelque système dans cette branche si importante de toute institution pénale. C'e une chose qui a toujours manqué à St-Vincent de Paul. On n'a jamais rien eu q approchât tant soit peu d'un système régularisant le travail. Cela ne veut pas di qu'on ne travaille pas ici autant que dans les autres pénitenciers; mais le trava n'était pas ordonné et conduit avec cette intelligence qui en fait un si grand aux liaire pour la moralisation du coupable. Il y a sur ce point une tendance à l'am lioration, et le préfet actuel semble s'occuper sérieusement de cette branche si esse tielle de toute bonne administration pénitentiaire. La paresse, voilà ce qui a condu un grand nombre de criminels au pénitencier. Il faut donc qu'ici on leur appren à aimer le travail en l'ordonnant de telle sorte que personne ne puisse s'en exempte

On ne saurait s'imaginer le talent que déploient certains détenus, pour s'exem ter du travail. Aussi voit-on souvent des jeunes gens robustes, passer tout leur tem d'emprisonnement dans une oisiveté presque complète, trouvant toujours moy

d'éviter tout travail tant soit peu pénible pour se livrer à des occupations qui ne sont pas du tout en rapport avec leurs forces et leur capacité. Cet abus tend à disparaître, et c'est un grand bien.

Une autre amélioration due à la présente administration, a été l'égalité rétablie parmi les détenus. Jusqu'à ces derniers temps il y avait eu certaines distinctions dans le traitement des détenus. Sur quoi étaient fondées ces distinctions ? Je n'ai jamais pu le comprendre. Et chose remarquable, ces préférences étaient généralement accordées aux plus grands coupables. Leur seul mérite à mes yeux était d'avoir des amis influents. Tous ces privilèges, accordés ouvertement en violation de la loi et des règlements, créaient des mécontentements et des jalousies, qui auraient pu avoir de fâcheux résultats. Tout cela a cessé, et je crois que c'est pour le mieux. Que l'on traite humainement tout le monde; que l'on accorde au mérite tout ce que la loi permet de lui accorder; mais que l'on ne prenne pas sur soi d'établir des distinctions clairement opposées à la lettre comme à l'esprit de la loi. Ce serait un abus, et les abus ne produisent jamais rien de bon.

Je me résume. Un pénitencier, c'est une infirmerie pour le traitement des maladies morales. Pour traiter ces maladies, il faut des hommes de l'art. N'est pas médecin qui veut; il faut une science et des aptitudes qui ne se rencontrent pas chez tout le monde. De là, la nécessité de choisir des employés possédant les aptitudes nécessaires aux fonctions qu'ils doivent remplir. Pour se procurer les services de ces hommes spéciaux, il faut les rétribuer suivant leur mérite. C'est surtout dans ces matières qu'ils faut se défier du bon marché. C'est une économie ruineuse surtout au point de vue moral. Veut-on faire de l'économie bien entendue ? Payons largement ceux que l'on emploie. Etant bien payés, ils rempliront mieux leurs devoirs, et en fin de compte le gouvernement y gagnera.

Ayant des employés intelligents, des hommes de bonne volonté, il sera facile de faire disparaître certains défauts que j'ai mentionnés dans le présent rapport. Sans doute on n'arrivera pas à la perfection, car la perfection n'est pas de ce monde; mais on arrivera certainement à un état de choses plus régulier et plus parfait que ce que nous avons aujourd'hui.

On pourra peut-être, en lisant mon rapport, croire que je vois tout en noir, et que c'est chez moi un parti pris de tout critiquer. On se tromperait si on m'attribuait de telles intentions. Tout ce que je veux c'est d'être vrai. Il me semble que le gouvernement a le droit de connaître la vérité; c'est pour cela qu'il nous demande des rapports. Il me serait beaucoup plus agréable ne n'avoir qu'à adresser des louanges. Mais en le faisant, remplirais-je mon devoir ?

D'ailleurs, ceux avec qui je suis ici en contact journalier pourront me rendre le témoignage, que dans la mesure de mes forces et dans ma sphère d'action, je n'ai jamais cherché autre chose que de leur être utile. De mon côté, je dois aussi rendre témoignage à tous les employés, depuis le préfet jusqu'au dernier des gardes, qu'ils ont toujours montré le plus grand désir de m'aider dans l'accomplissement de mes devoirs. Quelques-uns ont pu quelquefois ne pas comprendre leur obligations à cet égard; mais c'est heureusement une rare exception.

Un dernier mot.

Depuis longtemps certaines personnes, pour des motifs à eux connus, ont répandu le bruit que j'étais dans l'habitude d'usurper des fonctions qui n'étaient pas les miennes. Fatigué de ces bruits mis en circulation par des personnes qui devraient savoir mieux, j'ai profité de la présence à Saint-Vincent de Paul du député ministre de la justice et de l'inspecteur des pénitenciers, pour demander au préfet la déclaration ci-dessous. Cette déclaration suffira, je l'espère, pour faire cesser les cancans ridicules que je viens de mentionner.

Plusieurs de ceux qui ont répandu ces bruits absurdes ont été mis par moi en demeure de porter leurs accusations devant l'autorité compétente. Toujours ils ont reculé, sachant bien qu'il me serait facile de les confondre. Depuis que je suis chapelain du pénitencier j'ai toujours trouvé que j'avais assez de mes propres devoirs sans vouloir remplir ceux des autres. Si je suis quelquefois sorti du cercle de mes attributions, cela a été à la demande pressante des autorités qui réclamaient mon assistance dans les moments difficiles. Dans ces circonstances, je puis me flatter d'avoir rendu service à l'administration. Ceux que j'ai ainsi assistés savent si mes conseils leur ont été utiles. Je ne veux pas tirer vanité de ce que j'ai pu faire, mais je tiens à rétablir les faits, et à nier que je me sois jamais mêlé de ce qui ne me regardait pas.

(Extrait du livre des minutes de l'inspecteur.)

SAINT-VINCENT-DE-PAUL.

Mercredi, 4 octobre 1882.

L'aumônier catholique, M. l'abbé Leclerc, est venu me dire ceci : "Le bruit court que je m'immisce continuellement dans les affaires et la régie de pénitencier, que je contrôle les nominations et les renvois des agents ; en un mot que je conduis tout ici." Et M. l'abbé a exprimé le désir qu'une enquête se fît sur la vérité de ces bruits, parce qu'il avait raison de penser qu'ils étaient parvenus jusqu'à Ottawa ; il demandait qu'on entendît le préfet, le sous-préfet et le gardien-chef, les trois fonctionnaires les mieux placés pour savoir si cette allégation avait quelque fondement. J'ai donc écrit au député-ministre, et celui-ci m'a répondu qu'il lui paraissait suffisant d'interroger le préfet, qui étant le principal officier exécutif était celui qui devait se trouver compromis si l'aumônier avait pu agir comme on disait. Le préfet a donc été avisé par le député-ministre des résultats fâcheux que pouvait avoir pour lui les agissements prêtés à M. l'abbé Leclerc, s'ils étaient réels, et a été requis de faire connaître ce qu'il avait à dire en réponse aux bruits qui circulaient à l'égard de l'aumônier catholique. Le préfet a répondu que ces bruits n'ont pas le moindre fondement ; que M. l'abbé Leclerc n'a jamais cherché à empiéter sur ses prérogatives, ne s'est jamais immiscé dans ses fonctions, qu'il n'a point exercé ni n'exerce d'influence indue sur le personnel ou sur les détenus ; qu'il ne se mêle point de la nomination ou de la destitution des agents ; qu'il lui arrive à lui (le préfet) quelquefois, à l'occasion, de consulter l'aumônier et de lui demander un avis sur des choses qui concernent le pénitencier ; qu'il se tient parfaitement libre d'adopter ou de rejeter les conseils de l'aumônier, comme il le juge à propos ; et que l'aumônier s'acquitte ponctuellement et avec zèle de son propre devoir sans s'ingérer ou se mêler des fonctions d'aucun membre du personnel. Le préfet ajoutait que si l'abbé Leclerc avait cherché à participer à son administration, comme on le disait, il se serait opposé à ses tentatives et au besoin, en aurait informé l'inspecteur."

Je certifie que l'extrait ci-dessus au sujet de l'aumônier catholique est conforme à l'original.

GODF. LAVIOLETTE,
Préfet.

Au 30 juin 1881 la population du pénitencier était de........	318
Sur ce nombre il y avait 268 catholiques et 50 protestants.	
Reçus pendant l'année..	123
	441

Dont 106 catholiques et 17 protestants.

Libérés durant l'année	125	
Nombre présent le 30 juin 1882	316	

Dont 275 catholiques et 41 protestants.

J'ai l'honneur d'être, etc., etc., etc.

JOS. U. LECLERC,
Aumonier catholique.

A M. J.-G. MOYLAND,
Inspecteur des pénitenciers,
Ottawa.

Pénitencier Saint-Vincent-de-Panl,
Décembre 1882.

RAPPORT DE L'AUMONIER PROTESTANT POUR L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1882.

PÉNITENCIER DE SAINT-VINCENT DE PAUL, 1er juillet 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport pour l'exercice qui a expiré le 30 juin dernier :—

Détenus protestants, au 1er juillet 1881	50	
Entrés dans le cours de l'exercice	16	
		66
Sortis à l'expiration de leur peine	17	
Graciés	2	
Transféré à Kingston	1	
Transférés à l'aumônerie catholique	4	
Décédé	1	
		25
Restant inscrits sur les registres		41

Communions religieuses des condamnés entrés au pénitencier dans le cours de l'exercice :

Eglise anglicane	6	
" presbytérienne	3	
" méthodiste	3	
" luthérienne	2	
N'appartenant à aucune église	2	
		16

Sur les seize prisonniers nouveaux, cinq ont reconnu la justice de leurs condamnations respectives ; quatorze faisaient usage de boissons enivrantes ; onze assistaient rarement à l'office divin ; trois seulement avaient des connaissances religieuses passables, et deux étaient des récidivistes.

Les offices ordinaires du dimanche et les autres services se sont faits régulièrement ; et les prisonniers ont reçu de nombreuses et fructueuses instructions à la suite de la prière du matin et en d'autres occasions ; j'ai visité assidûment et les malades et les prisonniers frappés de punitions ; et je puis dire qu'en somme mon ministère a produit de bons fruits.

A cause des changements d'instituteurs, je n'ai pu tenir les examens trimestriels d'usage ; mais je vais les reprendre.

J'ajoute ici que le médecin et les infirmiers ont eu pour l'un de nos prisonniers, qui a succombé après une longue maladie, des soins, des attentions et une charitable bienveillance, qui méritent les plus grands éloges.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JOHN ALLAN,
Aumônier protestant.

A M. J.-G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers.

PÉNITENCIER DE SAINT-VINCENT-DE-PAUL,
23 novembre 1882.

CHER MONSIEUR,—En ce qui regarde l'état de l'école pendant l'exercice expiré le 30 juin dernier, j'ai à vous faire connaître que M. de Montigny ayant pris charge de cette école vers le commencement d'avril 1881, les aumôniers ont cru devoir laisser s'écouler quelque temps avant de tenir les examens trimestriels, afin que le nouveau maître pût connaître suffisamment ses élèves et se mettre bien au courant de ses devoirs.

En conséquence, à l'exception de quelques visites pendant les leçons, nous n'avons pas fait d'examens avant le 29 novembre; il nous parut alors que M. de Montigny s'était donné beaucoup de peine et très utilement depuis huit mois qu'il avait la direction de l'école.

Il n'y a pas eu d'examen au mois de mars, à cause du changement de maître qui allait avoir lieu.

Et comme M. Manning est entré en fonction le 1er mai, c'est-à-dire deux mois seulement avant l'expiration de l'exercice, nous n'avons pas jugé à propos de tenir d'examen, par la même raison qui nous en avait empêchés au temps de M. de Montigny.

La bibliothèque protestante contient actuellement 451 volumes. La moitié au moins de ces livres ont besoin de réparations. A plusieurs il manque des feuillets; mais à cause de l'empressement avec lequel les prisonniers parcourent les livres avant d'en choisir les jeudis et les samedis, il est souvent impossible de dire par quelles mains ils ont passé avant d'être remis à leur place; et c'est ainsi qu'augmente la dépense de la bibliothèque.

Le crédit pour la bibliothèque protestante pendant l'exercice courant n'est que de $19; le crédit applicable à la chapelle monte à $31, soit en total $50. Avec votre permission, les besoins de la chapelle étant minimes, ne pourrait-on employer utilement une partie de la somme affectée à celle-ci en achats de livres de nature à être goûtés des personnes intelligentes qui recherchent soit des ouvrages instructifs, soit des sujets de lecture plus propres à élever l'esprit que la plupart de ceux qu'ils trouvent ici?

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JOHN ALLAN,
Aumônier protestant.

PÉNITENCIER DE SAINT-VINCENT DE PAUL, 12 octobre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport que depuis le 30 juin 1881 la condition hygiénique de l'institution a généralement été bonne.

La plupart des maladies que j'ai eu à traiter, ont été celles qui résultent ordinairement de l'exposition au froid et à l'humidité, telles que rhumatismes, maux de

gorge, et surtout les rhumes, qui cette année ont été beaucoup plus fréquents que les années précédentes, à cause de la température changeante et malsaine de l'hiver dernier. Ces maladies ont facilement cédé aux remèdes employés pour les combattre. Les tableaux ci-annexés indiquent le nombre des détenus qui ont été traités tant à l'infirmerie que dans leur cellule.

Dans le courant de l'année trois détenus sont morts, l'un d'un anévrisme de l'artère fémorale, le second de consomption pulmonaire (phthisie) ; ce dernier avait été gracié quelques jours auparavant, mais était trop faible pour pouvoir partir du pénitencier ; le troisième est mort de la fièvre typhoïde. Je suis heureux de dire que les mesures et précautions qui ont été prises ont empêché cette terrible maladie de se répandre dans l'institution. De plus, j'ajouterai que ne pouvant avoir personne du dehors pour soigner ce malade, deux détenus sont venus m'offrir leurs services que j'acceptai, du consentement du préfet (M. McKay). Ils s'enfermèrent avec le malade tout le temps que dura la maladie, et ils lui donnèrent tous les soins qu'il leur fut possible de lui donner pour le soulager.

Il a été aussi transféré à l'asile des aliénés de Kingston cinq détenus atteints d'aliénation mentale, parmi lesquels se trouvait un épileptique qui avait de forts accès d'épilepsie presque tous les jours.

Le 25 avril dernier, un des officiers de l'institution qui était à la poursuite de quatre détenus qui s'étaient évadés après avoir lié l'officier sous la garde duquel ils étaient, fût atteint accidentellement d'une balle qui est entrée à la partie inférieure du sternum et a longé à travers les muscles de l'abdomen la seconde fausse côte et s'est arrêtée à son tiers postérieur, où elle a été extraite. Cet officier est aujourd'hui parfaitement guéri et a repris depuis quelques mois ses devoirs au pénitencier. C'est le seul accident grave qui soit arrivé pendant l'année dans l'institution. Le nombre des officiers qui ont été malades durant l'année a été de trente-sept, et le nombre de jours qu'ils ont perdu pour cause de maladie a été de 417.

En terminant ce rapport, je dois remercier tous les officiers de l'institution pour l'aide qu'ils m'ont donnée dans l'accomplissement de mes devoirs. Je dois aussi remercier M. le préfet de la courtoisie avec laquelle il m'a toujours traité dans mes rapports officiels avec lui, et aussi de l'aide qu'il m'a donnée dans l'exercice de mes fonctions.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

J. T. POMINVILLE, M.D.

A M. J.-G. Moylan,
Inspecteur des pénitenciers.

No 1.

Relevé annuel des malades traités à l'infirmerie et dans les cellules du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882.

Maladies.	En traitem. 1er juil. 1881	Entrés.	Sortis.	Décédés.	Restant.	Maladies.	En traitem. com. de l'ex.	Entrés.	Sortis.	Décédés.	Restant, fin d'exercice.
						A reporter	.....	152	150	2	.....
Acné	.....	8	8	.....	.....	Hémorrhoïdes	.....	20	20	.....	.....
Abcès	.....	3	3	.....	.....	Hydrocèle	.....	1	1	.....	.....
Asthme	.....	2	2	.....	.....	Hæmateucesis	.....	2	2	.....	.....
Anévrisme de l'art. fémorale	.....	1	.....	1	.....	Aliénation mentale	.....	1	1	.....	.....
Blépharite	.....	3	3	.....	.....	Lumbago	.....	8	8	.....	.....
Furoncles	.....	8	8	.....	.....	Névralgie	.....	6	6	.....	.....
Bronchite	.....	10	10	.....	.....	Ophthalmie	.....	15	14	.....	1
Bubons	.....	4	4	.....	.....	Orchites	.....	1	1	.....	.....
Cardialgie	.....	6	6	.....	.....	Phthisie (pulmonaire)	.....	1	.....	1	.....
Cholera (sporadique)	.....	1	1	.....	.....	Phimosis	.....	4	4	.....	.....
Contusion	.....	8	8	.....	.....	Pleurésie	.....	1	1	.....	.....
Coryza	.....	8	8	.....	.....	Pleurodynie	.....	6	6	.....	.....
Diarrhée	.....	34	34	.....	.....	Pneumonie	.....	3	3	.....	.....
Diphthérite	.....	1	1	.....	.....	Pyrosis	.....	14	14	.....	.....
Dyspepsie	.....	12	12	.....	.....	Impétigo	.....	3	3	.....	.....
Dyssenterie	.....	10	10	.....	.....	Rhumatisme	.....	2	2	.....	.....
Erysipèle	.....	1	1	.....	.....	Scrofule	.....	2	2	.....	.....
Epistaxis	.....	1	1	.....	.....	Scorbut	.....	3	3	.....	.....
Fébricule	.....	2	2	.....	.....	Entorses	.....	6	6	.....	.....
Fièvre tyhoïde	.....	1	.....	1	.....	Stricture	.....	5	5	.....	.....
Fracture de la jambe	.....	1	1	.....	.....	Syphilis secondaire	.....	12	12	.....	.....
Gonorrhée	.....	10	10	.....	.....	Tonsilitis	.....	13	13	.....	.....
Hypocondrie	.....	1	1	.....	.....	Ulcère	.....	12	12	.....	.....
Maladie du cœur	.....	11	11	.....	.....	Uréthritis	.....	6	6	.....	.....
Hernie	.....	3	3	.....	.....	Blessures	.....	16	16	.....	.....
Hémoptysie	.....	2	2	.....	.....	Panaris	.....	2	2	.....	.....
A reporter	.....	152	150	2	.....	Total	.....	317	313	3	1

J. T. POMINVILLE, M.D.,
Médecin du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul.

No 2.

Liste annuelle des décès arrivés à l'infirmerie du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, exercice 1881–82.

Noms.	Age.	Maladies.	Entrés à l'infirmerie.	Date du décès.	Pays.	Nombre de jours à l'infirmerie.
			1881.	1881.		
Zéphirin Bertrand	18	Fièvre typhoïde	3 sept.	30 sept.	Canada	27
Charles Lymas	35	Anévrisme de l'artère femorale	9 oct.	24 nov	Etats-Unis	45
Alfred Tessier	30½	Phthisie pulmonaire	7 nov.	19 do	Canada	12

J. T. POMINVILLE, M.D.,
Médecin du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul.

No 3.

LISTE des accidents survenus aux détenus du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul pendant l'exercice 1881--82.

Date.	Noms.	Où le détenu était employé.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	No. de jours à l'infirmerie.
1881.					
24 août ...	Wm Cardinal ...	Atelier de menuiserie..............	Blessure au pouce sur une scie ronde	En sciant une pièce de bois	13
27 do ...	Patrick Malone..	Appentis des tailleurs de pierre.	Fracture de la jambe...	Pierre tombée sur sa jambe	122
1882.					
10 avril ...	Wm Gravel	Atelier de menuiserie..............	Blessure au pied avec une hache	En coupant pièce de bois.	15

J. T. POMINVILLE, M.D.,
Médecin du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul.

No 4.

LISTE des officiers et employés du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul au 30 juin 1882, avec indication de leurs appointements ou salaires, de leur âge et de la date de leurs nominations.

Nom.	Fonction.	Salaire.	Age	Date de la nomination.	Observations.
		$			
Godefroy Laviolette.......	Préfet.....................	2,600	56	1881	
J. U. Leclerc	Aumônier catholique.	1,200	44	20 mai 1873	
John Allan..................	" protestant..	1,200	69	20 do 1873	
Télesphore Ouimet	Sous-préfet..................	1,400	38	15 déc. 1881	
J. T. Pominville............	Médecin-chirurgien. ...	1,200	57	20 mai 1873	
C. S. Malepart	Comptable..................	1,000	33	1er juin 1882	
Hy. Lanctôt	Commis	700	66	15 déc. 1875	
Thomas McCarthy	Gardien-chef.	800	46	1er do 1881	
George B. Lamarche	Garde-magasin............	700	40	1er mars 1880	
Léandre Mazuret...........	Econome	650	54	20 mai 1873	
Edouard Beland............	Instructeur en chef des métiers et com. trav.	1,000	54	2 sept. 1881	
James Devlin	Mécanicien	780	32	1er déc. 1874	
Henry Harnett	Gardien de l'infirmerie	600	37	6 mai 1881	
Edouard Kenny.............	Cultivateur	580	32	1er janv. 1876	
John Manning	Instituteur..................	600	30	1er mai 1882	
Jean Vaudry.................	Instructeur de métiers	700	55	20 do 1873	
Isidore Therrien	do	700	46	6 avril 1882	
Thomas Leblanc	do	600	61	23 oct. 1881	
Procope Dumas	do	560	44	20 mai 1873	
Auguste Leduc...............	do	560	44	20 do 1873	
Noël Beauparlant	do	500	49	15 avril 1877	
David Léonard..............	Messager....................	450	51	1er déc. 1877	
John Lynch	Gardien......................	500	44	20 mai 1873	
Onézime Sigouin	do	500	47	20 do 1873	
Francis P. McIlwaine......	do	500	42	20 do 1873	
Jean B. Desormeau.........	do	500	44	20 do 1873	
James Blaine	do	500	49	20 do 1873	
Joseph Demers..............	do	500	36	20 do 1873	
Romuald Gadbois..........	do	500	35	20 do 1873	
Alphonse Dequoy...........	do	500	44	19 do 1873	

29—6½

No 4.—LISTE des officiers et employés du le pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, etc., etc.—*Fin.*

Nom.	Fonction.	Salaire.	Age	Date de la nomination.	Observations.
		$			
Zéphirin Lacasse	Garde	450	53	14 juillet 1873	
Jean Bapt. Gauthier	do	450	40	1er do 1873	
Nap. Charbonneau	do	450	33	7 do 1873	
Adolphe Lefebvre	do	450	42	13 do 1873	
Magloire Bélanger	do	450	55	1er janv. 1876	
Gilbert Chartrand	do	450	41	1er juillet 1876	
James Carty	do	450	55	7 déc. 1876	
Alfred Pudney	do	450	44	19 do 1876	
U. Chartrand	do	450	38	1er janv. 1879	
Jean Bapt. Lemay	do	450	45	1er juin 1879	
Charles Saillon	do	450	44	1er mai 1880	
Moïse Roger	do	450	40	1er do 1880	
Fabien Hogue	do	450	47	1er juillet 1880	
François Couvrette	do	450	43	12 mai 1881	
Ferd. Chartrand	do	450	47	20 oct. 1881	
Edouard Prévost	do	450	32	20 do 1881	
Hector Demers	do	450	28	1er fév. 1882	
Daniel Oshea	do	450	45	1er mars 1882	
Aristide Rochon	do	450	40	1er do 1882	
Napoléon Plouffe	do	450	32	6 do 1882	
Jos. C. Durocher	do	450	42	13 do 1882	
Peter McDonald	do	450	32	20 avril 1882	
Olivier Lamaire	do	450	52	21 do 1882	
P. H. Reynolds	do	450	42	21 do 1882	
O. L. Aymond	do	450	42	21 do 1882	
Roch. Labelle	do	450	43	20 mai 1882	
François Plouffe	do	450	......	16 do 1882	
Jean B. Courcy	do	450	......	22 juin 1882	
Isaïe Cloutier	Conducteur d'attelage	450	37	4 nov. 1881	
Jérémie Leblanc	do	250	34	9 do 1881	

No 5.

ETAT de la répartition des détenus dans les différents départements et lieux du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, au 30 juin 1882.

Répartition.	Nombre d'hommes.	Répartition.	Nombre d'hommes.
Atelier des cordonniers	16	Cour	1
do des tailleurs	17	Réfectoire	4
Forges	11	Cuisine	10
Boulangerie	4	Salle d'habillements	13
Atelier des charpentiers et menuisiers	26	Aile est	11
do des ferblantiers	6	Aile sud	11
Chantier des tailleurs de pierre	39	Infirmerie	4
Service du préfet	1	Ecole et bibliothèque	2
Travaux de maçonnerie	45	En état de punition	8
Tramway	4	Chapelle catholique	1
Ferme	34	Porte du vestibule et bureaux	6
Carrière	19		
Hangar à bois et chantier de pierres	23	Total	316

N° 6.

Liste des détenus du pénitencier du Saint-Vincent-de-Paul qui ont été graciés pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882, avec indication du crime et du lieu de la condamnation de chacun d'eux.

No.	Nom.	Crime.	Lieu de la condamnation.
1	Louis Thibault	Larcin	Trois-Rivières.
2	François Forest *alias* Banette.	Dommage à un bureau par rébellion	Québec.
3	Frederic Seymour *alias* Holt.	Blessures avec intention de meurtre	do
4	Alfred Tessier	Obtention d'effets par de faux prétextes	do
5	Thomas Kelly	Effraction d'une boutique et vol	Montréal.
6	Denis Hughes	Effraction nocturne	Québec.
7	Edouard Cyr	Larcin	Montréal.
8	William Miller	do	do
9	Michael Burns	Effraction nocturne	do
10	Moses Miller	Larcin	do
11	Jacob Miller	do	do
12	Joseph Labelle	do	do
13	Charles Sturges	do	Saint-Joseph, Beauce
14	Jean Baptiste Pepin	Tentative de viol	Saint-Jean, Qué.
15	James O'Connell	Vol sur la personne	Montréal.
16	Jean S. Paquet	Larcin chez son patron	do
17	H. Héraud	Félonie	do

N° 7.

Liste des récidivistes au pénitencier de Saint Vincent-de-Paul, exercice expiré le 30 juin 1882.

No.	Nom.	1re réincarcération.	2me réincarcération.	3me réincarcération.	No.	Name.	1re réincarcération.	2me réincarcération.	3me réincarcération.
1	James McDermott	1	......	......	21	Frs. Xavier Moreau	1	......	......
2	Edmond Massée	1	......	......	22	Joseph Gauthier	......	1	......
3	Rémi Montbriant	1	......	......	23	Cyprien Courtois	1	......	......
4	Paul Thomas	......	1	......	24	Joseph Bellehumeur	1	......	......
5	Antoine Lafranchise	1	......	......	25	Darius Frost	1	......	......
6	William Blaney	1	......	......	26	Louis Etue	......	1	......
7	Ferdinand Daigneau	1	......	......	27	Louis Leblanc	......	1	......
8	Edouard Demers	......	......	1	28	John Rock	1	......	......
9	Joseph Pesant	1	......	......	29	Charles Findlay	1	......	......
10	William Martin	1	......	......	30	Joseph Hogue	......	1	......
11	Michael McMahon	1	......	......	31	Antoine Ozémard *dit* Altérac	1	......	......
12	Joseph Toussignant	1	......	......	32	Thomas Callaghan	1	......	......
13	Michael Cronan	1	......	......	33	James Kerr	......	1	......
14	Jean Baptiste Gagnon	1	......	......	34	Félix Laroche	1	......	......
15	Charles Giroux	1	......	......	35	François Senay	......	1	......
16	Edward Henry Desloriers	1	......	......	36	Arsène Latendresse	1	......	......
17*	Joseph Portelance	1	......	......	37	Louis Hardy	1	......	......
18	Louis Paquette	1	......	......					
19	Joseph Larose	1	......	......			29	7	1
20	George Derome *alias* Descareau	1	......	......					
						Total	......	.....	37

N° 8.

REMISES de peines gagnées par les détenus du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, sortis dans le cours de l'exercice expiré le 30 juin 1882.

Nombre.	Détails.	Jours gagnés.	Nombre.	Détails.	Jours gagnés.
1	A gagné	58	1	A gagné	113
1	do	62	1	do	115
1	do	66	1	do	118
1	do	67	2	Ont gagné	120
1	do	70	3	do	121
1	do	71	3	do	123
1	do	74	4	do	124
3	Ont gagné	75	5	do	126
1	A gagné	76	25	do	130
31	Ont gagné	77	1	A gagné	170
1	A gagné	93	2	Ont gagné	225
1	do	97	1	A gagné	231
1	do	103			
1	do	112	95		

N° 9.

MOUVEMENT du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, entre le 30 juin 1881, à minuit et le 30 juin 1882, même heure.

Détails.	Hommes	Femmes	Total.	Hommes	Femmes	Total.
Population à minuit, le 30 juin 1881	....	....	....	318	....	318
Reçus depuis des prisons communes	....	....	....	121	2	123
				439	2	441
Sortis depuis—						
Par expiration de la condamnation	95	....	95			
Graciés	17	....	17			
Transférés au pénitencier de Kingston	2	2	4			
do à l'asile des criminels	5	....	5			
Extrait par ordre de cour	1	....	1			
Décédés	2	....	2			
Evadés	1	....	1			
				123	2	125
Population, à minuit, le 30 juin 1882	....	....	....	316		316

No 16.

Mouvement comparé d'entrée et de sortie au pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, pendant les neuf exercices qui ont pris fin le 30 juin 1882.

Exercice.	Population au 30 juin, à minuit.	Entrés.									Sortis.																	Population au 30 juin, à minuit.			Moyenne mensuelle.	Moyenne quotidienne.
		Venant des prisons communes.		Venant de la réforme.		Repris après évasion.		Totaux.			Expiration de la peine.		Grâciés.		Envoyés à l'asile des aliénés.		Evadés.		Décédés.		Transférés à d'autres pénitenciers.		Extraits par ordonnance de cour.		Totaux.							
		Hommes.	Femmes.	Hommes.	Femmes.	Hommes.	Femmes.	Hommes.	Femmes.	Total.	Hommes.	Femmes.	Hommes.	Femmes.	Hommes.	Femmes.	Hommes.	Femmes.	Hommes.	Femmes.	Hommes.	Femmes.	Hommes.	Femmes.	Hommes.	Femmes.	Total.	Hommes.	Femmes.	Total.		
1873-74	122	74	1	......	......	......	......	74	1	75	45	......	5	...	1	......	3	...	......	......	......	1	......	......	55	1	56	141	...	141	$124\frac{1}{2}$	$120\frac{1}{2}$
1874-75	141	126	1	......	......	......	......	126	1	127	31	......	9	...	1	......	......	...	......	......	19	1	......	......	160	1	161	117	...	117	$142\frac{1}{2}$	$143\frac{1}{5}$
1875-76	117	168	1	......	......	......	......	168	1	169	58	......	8	...	1	......	......	...	1	......	53	1	......	......	121	1	122	161	...	161	$130\frac{1}{4}$	$131\frac{5}{6}$
1876-77	161	163	......	......	......	2	......	165	...	165	22	......	14	...	......	......	3	...	......	......	62	......	......	......	101	......	101	225	...	225	$202\frac{2}{3}$	$200\frac{1}{4}$
1877-78	225	184	2	......	......	......	......	186	2	186	64	......	20	...	2	......	......	...	2	......	62	2	......	......	150	2	152	259	...	259	$250\frac{1}{6}$	$254\frac{2}{3}$
1878-79	259	196	1	1	......	1	......	198	1	199	69	......	12	...	1	......	......	...	1	......	67	1	......	......	150	1	151	307	...	307	$283\frac{1}{2}$	$283\frac{1}{16}$
1879-80	307	153	2	4	......	1	......	158	2	160	105	......	10	...	4	......	1	...	......	......	......	2	......	......	120	2	122	345	...	345	$325\frac{17}{24}$	327
1880-81	345	151	4	......	......	......	......	151	4	155	112	......	20	...	......	......	2	...	3	......	41	4	......	......	178	4	182	318	...	318	346	346
1881-82	318	119	2	2	......	......	......	121	2	123	95	......	17	...	5	......	1	...	2	......	2	2	1	......	123	2	125	316	...	316	$307\frac{1}{2}$	$307\frac{3}{4}$
	1995	1334	14	7	......	4	......	1345	14	1359	601	......	115	...	15	......	10	...	9	......	306	14	1	......	1148	14	1162	2189	...	......	....	....

N° 11.

Population du pénitencier durant l'exercice expiré le 30 juin 1882:—

Le plus haut chiffre a été de 319 ; et le plus bas de 296. La moyenne quotidienne a été de 307⅔. Voici les moyennes mensuelles :—

Juillet, 1881	....	317⅓	Janvier, 1882	301
Août, "	....	315 9/10	Février, "	300
Septembre, "	....	309⅓	Mars, "	298
Octobre, "	....	306	Avril, "	303⅘
Novembre, "	....	307⅘	Mai, "	307⅔
Décembre, "	....	306⅚	Juin, "	312⅓

N° 12.

Statistique criminelle, pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, pour l'exercice terminé le 30 juin 1882.

—	Catégories.	Hommes.	Femmes.	Total.
Race..........	Blancs	119	2	121
	De couleur........................	2	......	2
		121	2	123
Etat civil....	Non mariés	82	1	83
	Mariés...........................	39	1	40
		121	2	123
Age............	Au-dessous de 20 ans...	26	1	27
	De 20 à 30....................	54	1	55
	De 40 à 50....................	15	......	15
	De 50 à 60....................	6	......	6
		121	2	123
Education...	Sachant lire seulement.	12	......	12
	Ne sachant pas lire.....	49	......	49
	Sachant lire et écrire...	60	2	62
		121	2	123
Habitudes morales...	Tempérants	71	2	73
	Intempérants	50	......	50
		121	2	123
Pays.....	Québec	98	2	100
	Angleterre.....................	5	......	5
	Etats-Unis.....................	10	......	10
	Irlande	3	......	3
	France	3	......	3

—	Catégories.	Hommes.	Femmes.	Total.
Pays.	Indes orientales	1	......	1
	Allemagne..................	1	......	1
		121	2	123
Religion......	Catholiques.................	105	1	106
	Anglicans	5	1	6
	Méthodistes.	4	......	4
	Luthériens.........	2	......	2
	Presbytériens	3	......	3
	Point de religion..........	2	......	2
		121	2	123
Etat ou profession....	Journaliers.	47	2	49
	Cordonniers	13	......	13
	Menuisiers.	6	......	[illegible]
	Barbiers.......................	4	......	[illegible]
	Commis.	4	......	[illegible]
	Peintres.........................	4	......	[illegible]
	Cultivateurs..................	4	......	[illegible]
	Tailleurs........................	4	......	[illegible]
	Maçons.	4	......	[illegible]
	Garçons d'hôtel..........	3	......	[illegible]
	Ferblantiers..................	3	......	[illegible]
	Charretiers ou cochers.	3	......	[illegible]
	Plâtriers......................	3	......	[illegible]
	Machinistes.	2	......	[illegible]
	Tailleurs de pierre.......	2	......	[illegible]
	Selliers........................	2	......	[illegible]
	Coupeur de cuir.........	1	......	[illegible]
	Jardinier	1	......	[illegible]
	Cigarier..	1	......	[illegible]
	Matelot.........................	1	......	[illegible]
	Charron	1	......	[illegible]
	Voiturier.	1	......	[illegible]

No 12.—STATISTIQUE criminelle, pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul—*Fin.*

—	Catégories.	Hommes.	Femmes.	Total.
État ou profession.....	Boucher.....................	1	......	1
	Tisserand.....................	1	......	1
	Cuisinier.....................	1	......	1
	Notaire.....................	1	......	1
	Confiseur.....................	1	......	1
	Tanneur.....................	1	......	1
	Commerçant.....................	1	......	1
		121	2	123
Crime.........	Larcin.....................	55	......	55
	Vol sur la personne.....	11	......	11
	Vol de chevaux...........	10	......	10
	Vol d'argent...............	7	......	7
	Vol à main armée... ..	7	......	7
	Larcin, circonst. aggrav	4	......	4
	Blessure.....................	4	......	4
	Effraction nocturne.....	3	......	3
	Vol de bestiaux..........	3	......	3
	Bigamie.....................	3	......	3
	Homicide.....................	3	......	3
	Effract. noct. et larcin.	3	......	3
	Recel.....................	2	......	2
	Incendie.....................	1	1	2
	Meurtre.....................	1	1	2
	Vol de lettre à la poste.	2	......	2
	Attentat à la pudeur sur la personne d'une enfant au-dessous de 10 ans.....................	1	......	1
	Emiss. fausse monnaie.	1	......	1
		121	2	123

—	Catégories.	Hommes.	Femmes.	Total.
District.......	Montréal.....................	76	1	77
	Québec.....................	15	......	15
	Saint-Hyacinthe	5	......	5
	Saint-François.............	5	......	5
	Bedford.....................	4	1	5
	Montmagny	4	......	4
	Arthabaska.....................	3	......	3
	Gaspé.....................	3	......	3
	Beauce.....................	2	......	2
	Beauharnois.....................	1	......	1
	Richelieu.....................	1	......	1
	Chicoutimi.....................	1	......	1
	Ottawa.....................	1	......	1
		121	2	123
Condamnation.........	2 ans.....................	40	......	40
	3 do.....................	49	......	49
	4 do.....................	11	1	12
	5 do.....................	12	......	12
	7 do.....................	1	......	1
	10 do.....................	4	1	5
	20 do.....................	3	......	3
	A perpétuité...............	1	......	1
		121	2	123

No 13.

Relevé des punitions infligées dans le pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1882.

Mois.	Mis aux cellules disciplinaires.	Fouettés.	Coups de fouet appliqués.	Mis à la chaîne.	Mis au pain et à l'eau.	Au lit dur.	Privés de l'école.	Privés de partie de leurs réductions de peine.	Privés de lumière.	Réprimandés.
1881.										
Juillet	41	....	....	....	10	22	1	42	....	51
Août	30	1	24	....	7	30	....	35	....	37
Septembre	27	....	....	....	5	37	1	30	....	39
Octobre	20	....	....	....	12	10	1	37	8	83
Novembre	13	....	....	....	17	10	7	51	1	71
Décembre	12	....	....	....	22	....	....	49	....	65
1882.										
Janvier	10	2	24	....	15	18	....	43	2	61
Février	11	....	....	....	2	2	....	28	....	72
Mars	10	....	....	....	1	2	....	30	....	63
Avril	17	....	....	1	1	4	....	27	....	57
Mai	16	....	....	2	1	1	1	50	....	55
Juin	8	2	48	1	....	1	4	37	3	49
	215	5	96	4	93	137	15	459	14	703

No 14.

Dt. Le gouvernement du Canada en compte avec le pénitencier de St-Vincent-de-Paul, exercice expiré le 30 juin 1882. **Av.**

1882.		$ cts.	$ cts.
30 juin.....	Appointements et salaires	35,601 77	
	Allocations de retraite	2,024 77	
31 mai.....	Uniformes	3,908 28	
	Rations	14,921 10	
	Habillement	5,572 29	
	Allocations de voyage	980 00	
	Vêtements aux libérés	2,369 40	
	Couchage	1,033 13	
	Enterrements	3 90	
	Chapelles	171 29	
	Bibliothèques	116 11	
	Ecoles	41 28	
	Evasions	248 64	
	Hôpital	538 71	
	Transfèrement de détenus	147 46	
	Imprévus	699 72	
	Chauffage	4,026 70	
	Éclairage	1,057 30	
	Réparations aux bâtiments	4,214 76	
	Entretien des machines	191 65	
	Dépôt d'armes	72 50	
	Cuisine	60 90	
	Divers	1,196 94	
	Ferme	1,396 18	
	Etables	2,270 32	
	John Cooper, loyer de maison	566 20	
	H. B. Mackay, ayant fait fonction de préfet du 21 juin 1881 au 24 janvier 1882 à $98 par mois	1,121 20	
	H. B. Mackay, balance de voyage au Manitoba	264 95	
	L. S. Bedson, balance de voyage à Saint-Vincent-de-Paul	400 00	
	Dépôt en remboursement	53 99	
			85,271 44

1881.		$ cts.	$ cts.
11 juillet...	Par mandat	400 00	
31 do ...	Feuille des salaires	2,967 68	
15 août ...	Comptes de juillet	4,908 72	
31 do ...	Feuille des salaires	2,967 68	
14 sept ...	Comptes d'août	7,987 49	
30 do ...	Feuille des salaires	2,911 02	
18 octobre	Comptes de septembre	4,358 92	
31 do	Feuille des salaires	2,911 97	
4 novem..	Mandat, J. Cooper	1,566 51	
23 do ...	Comptes d'octobre	4,460 90	
30 do ...	Feuille des salaires	2,976 73	
16 décem..	Comptes de novembre	4,372 99	
31 do ...	Feuille des salaires	2,983 09	
1882.			
	Comptes de décembre	4,756 01	
31 janvier.	Feuille des salaires	2,982 03	
31 do .	Comptes de janvier	3,119 47	
28 février.	Feuille des salaires	2,968 18	
28 do ...	Mandat pour payer Beaudry et Lamarche	66 64	
31 mars ...	Feuille des salaires	2,946 42	
15 avril ...	Comptes de février	2,215 37	
30 do ...	Feuille des salaires	2,931 62	
2 mai ...	Comptes de mars	3,493 24	
19 do ...	do d'avril	2,853 59	
31 do ...	Feuille des salaires	2,960 92	
31 do ...	Mandat, Mackay, Bedson et Cooper	2,352 35	
6 juin ..	Mandat, M. Kerrigan	458 26	
23 do ...	Comptes de mai	2,415 77	
30 do ...	Feuille des salaires	2,977 87	
			85,271 44

G. S. MALEPART,
Comptable.

No 15—REVENU.

LE GOUVERNEMENT DU CANADA en compte avec le pénitencier de St-Vincent-de-Paul, exercice expiré le 30 juin 1882.

1881.	Dt.	$ cts.	1882.	Av.	$ cts.
11 août.	Traite en faveur de l'honorable receveur général......	193 84	30 juin..	Loyer	263 69
13 sept..	do	93 92		Approvisionnements...........	108 64
6 oct...	do	78 78		Ferme	353 41
28 nov..	do	136 89		Atelier des menuisiers.........	208 35
12 déc...	do	36 60		do cordonniers	116 18
				do tailleurs	29 43
				Fonds des visiteurs............	36 75
1882.				Briqueterie	111 45
				Four à chaux	0 25
12 janv.	do	104 08		Boulangerie......................	43 08
16 fév...	do	153 76		Atelier des ferblantiers	72 74
23 mars.	do	271 08		Forges	210 46
22 avril.	do	253 84		Amendes	1 50
20 mai..	do	181 40		Travail des détenus	16 53
7 juin...	do	156 01		Fret (remboursé).........	12 30
7 juillet	do	173 13		Tramway..........................	20 00
				Chantier des taill. de pierre.	157 70
				Département de l'économe..	70 87
		1,833 33			1,833 33

No 16.

ÉTAT COMPARATIF de la valeur du travail des détenus du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, pendant les années 1881 et 1882.

Département.	1881.			1882.		
	Journées.	Valeur.	Montant.	Journées.	Valeur.	Montant.
	Nombre.	cts.	$ cts.	Nombre.	cts.	$ cts.
Bureau du comptable........................	297	50	148 50	298	50	149 00
Boulangerie	1,203½	50	601 75	1,224	50	612 00
Forge......	4,169	50	2,084 50	2,430½	50	1,215 25
Atelier des charpentiers et menuisiers....	8,495	50	4,247 50	7,447	50	3,723 50
Chapelle, bibliothèque, etc., catholiques.	1,389	50	694 50	894	50	447 00
do do protestantes.	346	50	173 00	338	50	169 00
Excavations.......................................	3,676	50	1,838 00	2,849	50	1,424 50
Fourneau à chaux, etc.........................	60	50	30 00	....	....	....
Ferme, jardin et étables......	7,059	50	3,529 50	5,988	50	2,994 00
Infirmerie (service de l').......................	688	50	344 00	596	50	298 00
Atelier de cordonnerie..........................	5,816½	50	2,908 25	6,005	50	3,002 50
Département de l'économe.....................	12,889	50	6,444 50	14,415½	50	7,207 75
Chantier des tailleurs de pierre, maçonneries, carrière et tramway................	33,720	50	16,860 00	28,139	50	14,069 50
Casseurs de pierres, cour à bois, etc.........	6,480½	50	3,240 25	5,042½	50	2,521 25
Magasin	297	50	148 50	298	50	149 00
Atelier des tailleurs	8,110	50	4,055 00	6,266	50	3,133 00
do ferblantiers	2,112½	50	1,056 25	1,691	50	845 50
do mécaniciens..........................	630	50	315 00	1,431	50	715 50
Totaux......................................	97,438	....	48,719 00	85,352½	....	46,676 25

G. S. MALEPART,
Comptable.

No 17.

ETAT sommaire général de la valeur du travail exécuté et des matières employées dans les différents départements du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882.

Département.	Pénitencier.		Travaux publics.		Commandes.		Totaux.
	Matières.	Main-d'œuvre.	Matières.	Main-d'œuvre.	Matières.	Main-d'œuvre	
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Boulangerie	5,131 49	612 00	....	....	....	....	5,743 49
Forge	557 02	778 67	74 43	280 55	180 60	2 84	1,874 11
Menuisiers et charpentiers.	777 72	701 44	3 28	1,067 02	16 36	64 56	2,630 38
Ferme	1,371 83	2,018 00	....	....	....	....	3,389 83
Atelier des cordonniers	2,995 24	632 57	....	....	42 75	24 46	2,695 02
Etables	2,709 00	976 00	....	....	....	....	3,685 00
Tailleurs de pierre	....	171 14	....	9,829 33	....	50 10	10,054 57
Ferblantiers	390 88	218 19	8 27	54 65	30 76	16 56	719 31
Tailleurs	7,051 72	943 84	....	....	....	....	7,995 56
Mécaniciens	53 60	10 75	....	....	25	1 00	65 30
Totaux	20,038 20	7,062 60	85 98	11,231 55	270 72	163 52	38,852 57

G. S. MALEPART,
Comptable.

No 18.

TRAVAIL exécuté et matières employées dans le département des tailleurs pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882.

Détail.	Quantité.	Matières.	Main-d'œuvre.	Totaux.
Vêtements pour le pénitencier.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Blouses d'été	101	100 00	50 00	150 00
Pantalons d'été	110	100 00	55 00	155 00
Habits d'hiver	206	651 26	80 00	731 26
Pantalons d'hiver	307	562 26	100 00	662 26
Gilets d'hiver	25	20 00	10 00	30 00
Vestes	60	167 50	27 50	195 00
Casquettes de toile	4	2 00	1 00	3 00
Bretelles	100	10 50	2 00	12 50
Pardessus	2	1 95	1 00	2 95
Vareuses	18	16 00	12 50	28 50
Taies d'oreillers	101	30 00	2 79	32 79
Caleçons de flanelle	68	110 60	17 00	127 60
Chemises do	39	87 00	9 75	87 75
Mitaines do	51	10 00	0 50	10 50
do de drap	100	23 00	1 50	24 50
Coutils de lit	12	18 00	2 00	20 00
Serviettes écrues	606	90 00	3 00	93 00
do blanches	200	198 41	2 00	200 41
Casquettes de drap	24	24 00	12 00	36 00
Pantoufles do	10	5 44	5 00	10 44
Tabliers	79	33 00	2 00	35 00
A reporter	....	....	....	....

No 18—TRAVAIL exécuté et matières employées dans le département des tailleurs pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882—*Fin.*

Détail.	Quantité.	Matières.	Main-d'œuvre.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report				
Vêtements pour le pénitencier—Fin.				
Chemises de coton	120	27 74	86 00	113 74
Mouchoirs	600	47 00	3 00	50 00
Manchettes	3	0 80	0 50	1 30
Petits sacs	51	5 50	2 00	7 50
Ceintures de toile	4	1 00	1 00	2 00
Raccamodages	9000	216 17	25 36	241 53
Divers	584	74 00	66 00	140 00
Totaux		2,624 13	580 40	3,204 53
Vêtements de sortie des libérés.				
Habits	121	431 46	60 50	491 96
Pantalons	121	393 25	40 00	433 25
Gilets	121	302 50	30 00	332 50
Caleçons de flanelle	121	121 00	20 00	141 00
Chemises do	242	363 00	39 39	402 39
Totaux		1,611 21	189 89	1,801 10
Uniformes des officiers.				
Casquettes de beaver bleu	55	66 00	50 50	116 50
Pantalons tweed d'Oxford	42	209 00	13 50	213 50
Ulsters	16	169 15	11 00	180 15
Habits de drap bleu fin	45	563 75	22 50	586 25
Gilets " "	47	195 00	9 90	204 90
Soutanes	3	120 00	2 59	122 50
Pardessus, drap noir fin	2	41 00	2 00	43 00
Pantalons " "	1	9 20	0 50	9 70
Gilets " "	1	5 15	0 25	5 40
Pantalons serge noir	49	188 81	18 50	207 31
Complets serge bleue	28	474 80	24 00	498 80
Casquettes "	13	32 25	2 00	34 25
Complets drap bleu fin	4	140 00	7 00	147 00
Pantalons tweed d'Halifax	2	5 25	1 00	6 25
Habits beaver bleu	42	477 27	4 20	481 47
Gilets "	42	128 75	4 20	132 95
Totaux		2,816 88	173 55	2,989 93

RÉCAPITULATION.

Vêtements de prison	2,624 13	580 40	3,204 53
" de sortie	1,611 21	189 89	1,801 10
Uniformes des officiers	2,816 38	173 55	2,989 93
Total	7,051 72	943 84	7,995 56

THOMAS LEBLANC, *instructeur.*

JOURNÉES de travail et nombre d'hommes employés au département des tailleurs, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882.

Mois.	Nombre d'hommes.	Journées.	Valeur de la journée.	Montant.
				$ cts.
1881—Juillet	23	531	50	265 50
Août	22	576	50	288 00
Septembre	22	527	50	263 50
Octobre	22	487	50	243 50
Novembre	21	479	50	239 50
Décembre	21	550	50	275 00
1882—Janvier	23	587	50	293 50
Février	26	504	50	252 00
Mars	27	593	50	296 50
Avril	24	514	50	257 00
Mai	21	489	50	244 50
Juin	19	429	50	214 50
Total	271	6,266	....	3,133 00

Moyenne du nombre d'hommes, $22\frac{7}{12}$.

THOMAS LEBLANC,
Maître.

No 19.

VALEUR du travail exécuté et des matières employées dans l'atelier des mécaniciens, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882.

Pour quel service.	Valeur des matières.	Valeur du travail.	Montant.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Econome	29 83	6 25	36 08
Charpentiers et menuisiers	8 65	0 75	9 40
Forgerons	1 80	....	1 80
Cordonniers	0 60	....	0 60
Infirmerie	0 50	....	0 50
Briqueterie	....	0 75	0 75
Quartiers du préfet	9 65	2 00	11 65
" sous-préfet	2 27	1 00	3 27
Ouvrages de commande	0 25	1 00	1 25
Total	53 55	11 75	65 30

RÉCAPITULATION.

Pénitencier	53 30	10 75	64 05
Commandes	0 25	1 00	1 25
Total	53 55	11 75	65 30

JOURNÉES de travail et nombre d'hommes employés dans le département des mécaniciens, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882.

Mois.	Nombre d'hommes.	Journées.	Valeur.	Total.
				$ cts.
1881—Juillet	5	130	50	65 00
Août	5	126	50	63 00
Septembre	5	126	50	63 00
Octobre	7	133	50	66 50
Novembre	7	173	50	86 50
Décembre	7	169	50	84 50
1882—Janvier	7	139	50	69 50
Février	5	115	50	57 50
Mars	5	107	50	53 50
Avril	5	87	50	43 50
Mai	3	78	50	39 00
Juin	2	48	50	24 00
Total	63	1,431	....	715 50

Moyenne du nombre d'hommes, 5¼.

No 20.

VALEUR du travail exécuté et des matières employées à la forge, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882.

Pour quel service.	Matières.	Travail.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Département des travaux publics	74 43	280 55	354 98
Tailleurs de pierre	233 06	430 60	663 66
Etables	63 83	94 62	158 45
Garde-magasin	146 20	97 85	244 05
Institution	10 38	40 00	50 38
Charpentiers	16 71	17 91	34 62
Ferme	7 76	15 54	23 30
Econome	6 78	38 55	45 33
Excavations	1 20	3 00	4 20
Carrière	42 61	1 00	43 61
Tramway	6 30	5 75	12 05
Mécaniciens	7 79	17 75	25 54
Ferblantiers	5 53	3 78	9 31
Tailleurs	0 03	0 80	0 83
Briqueterie	1 23	2 00	3 23
Boulangerie	0 52	1 16	1 68
Atelier des cordonniers	1 13	2 90	4 03
Chapelle protestante	0 40	0 75	1 15
Hôpital	0 55	1 75	2 30
Quartiers du préfet	0 60	0 75	1 35
" sous-préfet	4 31	2 21	6 52
Mobilier de bureau	0 10	....	0 10
Commandes	180 60	2 84	183 44
Total	812 05	1,062 06	1,874 11

VALEUR du travail et des matières employées à la forge, etc.—*Fin.*

RÉCAPITULATION.

Pour quel service.	Matière.	Main-d'œuvre.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Travaux publics	74 43	280 55	354 98
Institution	557 02	778 67	1,335 69
Commandes	180 60	2 84	183 44
Total	812 05	1,062 06	1,874 11

NOMBRE d'hommes employés à la forge et nombre de leurs journées de travail, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882.

Mois.	Nombre d'hommes.	Nombre de journées.	Valeur de la journée.	Total.
			Cts.	$ cts.
1881—Juillet	8	188	50	94 00
Août	8	177	50	88 50
Septembre	7	181	50	90 50
Octobre	9	169	50	84 50
Novembre	10	210½	50	105 25
Décembre	10	236	50	118 00
1882—Janvier	10	227	50	113 50
Février	8	176	50	88 00
Mars	11	192	50	96 00
Avril	10	228	50	114 00
Mai	9	234	50	117 00
Juin	9	212	50	106 00
Total	109	2,430½	....	1,215 25

Moyenne du nombre d'hommes, 9$\frac{1}{12}$.

A. LEDUC,
Instructeur.

29—7

No 21.

VALEUR du travail exécuté et des matières employées dans le département des ferblantiers, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882.

Destination.	Matières.	Main-d'œuvre.	Valeur totale.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Econome	121 84	66 01	187 85
Tailleurs de pierre	2 59	1 63	4 22
Quartier du préfet	8 48	4 59	13 07
do du sous-préfet	12 84	12 08	24 92
Chapelle protestante	10 10	8 55	18 65
Chapelle catholique	0 30	0 10	0 40
Atelier de chaussures	11 30	3 45	14 75
Tailleurs	13 79	3 36	17 15
Forgerons	1 51	2 28	3 79
Charpentiers et menuisiers	0 20	0 20	0 40
Institution	51 47	26 81	78 28
Carrière	14 89	6 05	20 94
Briqueterie	1 98	0 70	2 68
Ferme	4 50	1 65	6 15
Boulangerie	57 17	24 05	81 22
Hôpital	5 12	2 17	7 29
Garde-magasin	64 43	36 98	101 41
Mécanicien	3 04	13 90	16 94
Mobilier de bureau	0 66	0 50	1 16
Travaux publics	8 27	54 65	62 92
Ecole	1 20	0 60	1 80
Reliure	2 85	1 60	4 45
Etables	0 62	0 93	1 55
Commandes	30 76	16 56	47 32
Totaux	429 91	289 40	719 31

RÉCAPITULATION.

Institution	390 88	218 19	609 07
Travaux publics	8 27	54 65	62 92
Commandes	30 76	16 56	47 32
Totaux	429 91	289 40	719 31

H. DEMERS,
Garde de service.

NOMBRE d'hommes employés au département des ferblantiers et nombre de leurs journées de travail, pour l'exercice expiré le 30 juin 1882.

Mois.	Nombre d'hommes.	Nombre de journées.	Valeur de la journée.	Montant.
			Cts.	$ cts.
1881—Juillet	7	175	50	87 50
Août	7	157	50	78 50
Septembre	5	97	50	48 50
Octobre	6	106	50	53 00
Novembre	6	149	50	74 50
Décembre	6	146	50	73 00
1882—Janvier	5	125	50	62 50
Février	8	112	50	56 00
Mars	7	175	50	87 50
Avril	7	175	50	87 50
Mai	9	158	50	79 00
Juin	6	116	50	58 00
Totaux	79	1,691	....	845 50

Moyenne du nombre d'hommes $6\frac{7}{12}$.

H. DEMERS, *garde de service.*

N° 22.

TRAVAIL fait au département de la cordonnerie, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882.

Quantité.	Nature.	Matières.	Main-d'œuvre.	Totaux.
	Institution.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
97	Paires de bottes pour libérés	176 20	55 88	232 08
70	do bottes longues	138 15	56 34	194 49
62	do souliers pour libérés	81 59	21 15	102 74
64	do bottes d'uniforme	189 68	41 45	231 13
53	do souliers de	117 93	28 32	146 25
63	do brogans	109 36	18 89	128 25
96	do pantoufles en toile	39 13	18 37	57 50
45	do do cuir	28 07	9 74	37 81
69	do do drap	6 27	12 01	18 28
135	do souliers pour détenus	189 72	46 84	236 56
1,433	do bottes et souliers, raccommodés	623 07	241 71	864 78
250	do paumelles en cuir	18 90	1 60	20 50
461	do mitaines en cuir	110 13	12 37	122 50
1	Tablier en cuir	0 90	0 05	0 95
½	Rondelles de tuyau à eau	0 78	0 50	1 28
1	Bande cuir	0 35	0 20	0 55
1	Coussin de chaise	1 67	0 33	2 00
2	Coussins cuir	3 22	0 68	3 90
1	Ceinture cuir (grande)	0 62	0 28	0 90
7	Ceintures et 3 bandes cuir	4 16	0 54	4 70
1	Courroie de machine, cuir	0 45	0 05	0 50
1	Cuir pour couverture de tabourets	0 45	....	0 45
2	Ceintures pour revolvers	0 45	0 15	0 60
4	Bretelles cuir	1 36	0 14	1 50
½	Douz. mitaines, raccommodées	0 45	0 21	0 66
4	Douzaines de sacs cuir	2 03	0 27	2 30
8	Grosses de lacets de soulier	18 02	2 73	20 75
27	Hamacs, raccommodés	9 49	4 46	13 95
200	Doigtiers	1 61	0 27	1 88
31	Matelas, raccommodés	2 95	8 45	11 40
	Divers	17 61	4 77	22 38
	Total	1,894 77	588 75	2,483 52

N° 22.—TRAVAIL fait au département de la cordonnerie, etc.—*Fin.*

Quantité.	Nature.	Matières.	Main-d'œuvre.	Totaux.
	Pour la ferme.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
....	Harnais et boucles, raccommodés	87 48	40 61	128 09
1	Bande cuir blanc	2 04	0 26	2 30
3	Courroies confectionnées	3 80	0 70	4 50
1	Boyau cuir	1 77	0 23	2 00
2	Dossières	5 38	2 02	7 40
	Total	100 47	43 82	144 29
	Commandes.			
42	Paires brogans	....	10 50	10 50
2	Valises, réparées	3 59	1 01	4 60
12	Paires bottes, confectionnées	15 68	5 25	20 93
49	do souliers, confectionnés	21 16	6 69	27 85
1	Canapé recouvert en neuf	1 50	....	1 50
20	Paires bottes et souliers, raccommodés	0 82	1 01	1 83
	Total	42 75	24 46	67 21

RÉCAPITULATION.

	Matières.	Main-d'œuvre.	Totaux.
Institution	1,894 77	588 75	2,483 52
Ferme	100 47	43 82	144 29
Commandes	42 75	24 46	67 21
Total	2,037 99	657 03	2,695 02

NOMBRE d'hommes employés au département de la cordonnerie et nombre de leurs journées de travail, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882.

—	Nombre d'hommes.	Nombre de journées.	Valeur de la journée.	Total.
			Cts.	$ ct
1881—Juillet	17	387	50	193 5
Août	17	421	50	210 5
Septembre	18	435	50	217 5
Octobre	25	492	50	246 0
Novembre	26	589	50	294 5
Décembre	24	589	50	294 5
1882—Janvier	24	594	50	297 0
Février	25	562	50	281 0
Mars	22	569	50	284 5
Avril	23	535	50	267 5
Mai	19	449½	50	224 7
Juin	16	382½	50	191 2
Total	256	6,005	....	3,002 5

Moyenne du nombre d'hommes, 21⅓.

NOEL BEAUPARLANT,
Instructeur.

No 23.

ETAT mensuel du travail fait et des matières employées dans le département des charpentiers et menuisiers, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882.

Mois.	Matières.	Main-d'œuvre.	Valeur totale.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1881—Juillet	35 58	39 09	74 67
Août	52 74	99 00	151 74
Septembre	73 84	65 34	139 18
Octobre	20 04	342 36	362 40
Novembre	82 45	121 83	204 28
Décembre	46 75	195 70	242 45
1882—Janvier	16 68	23 28	39 96
Février	114 95	146 31	261 29
Mars	74 18	138 74	212 92
Avril	89 15	258 26	347 41
Mai	119 16	265 45	384 61
Juin	71 84	137 63	209 47
Total	797 36	1,833 02	2,630 38

RÉCAPITULATION.

Travaux publics	3 28	1,067 02	1,070 30
Institution	455 58	414 40	869 98
Service de l'économe	322 14	287 04	609 18
Ouvrage de commande	16 36	63 56	80 92
Total	797 36	1,833 02	2,630 38

NOMBRE de journées faites et d'hommes employés dans le département des charpentiers et menuisiers, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882.

Months.	Nombre d'hommes.	Nombre de journées.	Valeur de la journée.	Montant.
			Cts.	$ cts.
1881—Juillet	23	568	50	284 00
Août	23	621	50	310 50
Septembre	23	594	50	297 00
Octobre	25	567	50	283 50
Novembre	26	622	50	311 00
Décembre	26	676	50	338 00
1882—Janvier	26	628	50	314 00
Février	25	586	50	293 00
Mars	26	618	50	309 00
Avril	27	659	50	329 50
Mai	27	653	50	326 50
Juin	27	655	50	327 50
Total	304	7,447	....	3,723 50

Moyenne des hommes employés 25½.

PROCOPE DUMAS,
Instructeur.

No 24.

TRAVAIL fait dans les départements des tailleurs de pierre et des maçons, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882.

Quantité.	Détails.	Valeur.	Montant.
	Travaux publics.	$ cts.	$ cts.
13	Ecoinçons parés au ciseau	2 75	35 75
76	do	2 25	171 00
220	do	1 25	275 00
10	do	1 00	10 00
9	do	2 50	22 50
126	do	1 50	1 89
1	do	2 00	2 00
2	do	3 00	6 00
5	Seuils de croisées	3 00	15 00
2	do	3 25	6 50
24	do	2 00	48 00
7	Appuis intérieurs de croisées	6 00	42 00
14	Clefs de cintres	3 00	42 00
9	do	2 25	20 25
6	do	2 00	12 00
2	do	1 50	3 00
7	Jambages courbes de portes	2 75	19 25
77	do	2 50	192 50
3	Marches moulées	4 00	12 00
2	Archivoltes	4 00	8 00
2	Pilastres rustiqués	6 00	12 00
4,545	Pieds pierres de taille	0 20	909 00
1,289	do do	0 25	322 25
705	do moellons bruts avec bordure taillée	0 25	176 25
1,049	do do	0 12	125 88
658	do do	0 15	98 70
811	do do	0 20	162 20
150	Plintes	0 35	52 50
2,477½	Journées, excavation, maçonnerie, etc	0 50	1,238 75
57	Crochets	1 25	71 25
115	do	1 00	115 00
11	Jambages intérieurs de portes	1 40	15 40
32	do de fenêtres	1 25	40 00
93	do do	0 80	74 40
5	Tablettes de fenêtres	3 00	15 00
4	Frises	2 50	10 00
9	Corbeaux de sous-seuils	1 00	9 00
24	do	0 60	14 40
39	do	0 50	19 50
2½	Pilastres intérieurs, moellons bruts	1 80	4 50
79½	Corniches	0 60	74 70
247⅚	do	1 00	247 83
13	Socles	1 00	13 00
13	do	1 20	15 60
16	do	2 00	32 00
2	do	1 50	3 00
2	do	6 00	12 00
1	do	4 00	4 00
5	Voussoirs	0 50	2 50
14	do	0 15	2 10
16	do	2 20	35 20
11	do	6 00	66 00
6	do	8 66	51 96
4	Pilastres	1 50	6 00
17	Appuis inférieurs de fenêtres	6 00	102 00
2	Supports cintrés de dôme	60 00	120 00
....	Cellules appropriées	....	1 06
	A reporter	....	5,379 68

TRAVAIL fait dans les départements des tailleurs de pierre et des maçons—*Fin.*

Quantité.	Détail.	Valeur.	Montant.
		$ cts.	$ cts.
	Report	....	5,379 68
72	Arcs-doubleaux de voûte mis en œuvre, aile nord	1 00	72 00
132	Serrures do do	2 00	264 00
4,719	Verges béton sur le dessus des cellules do	0 05	235 95
60	Arcs-doubleaux de voûte, en briques do	1 00	60 00
60	do do	0 60	36 00
132	Verges béton do	1 00	132 00
1	Mur en contre-haut des cellules do	75 00	75 00
1	Grille, salle des gardiens do	45 00	45 00
....	Jointoiement des cellules do	45 00	45 00
1	Pierre taillée pour aile nord	2 50	2 50
3	Toises macadam	4 00	12 00
65	Joints, plafonds	0 20	13 00
50,000	Briques posées	2 00	100 00
1,400	do	3 00	4 20
505	Pieds pierres taillées et posées	0 20	101 00
820	do do	0 10	82 00
12,306	do de dallages taillés	0 10	1,230 60
346	Barriques de chaux	1 50	519 00
43	Toises maçonnerie	4 00	172 00
48	do	3 00	144 00
502	Pièces pierre brute	2 20	1,104 40
	Total	....	9,829 33

Destination.	Total.
	$ cts.
Pour l'économe	44 23
do la ferme	56 90
do l'institution	28 06
do la chapelle catholique	24 30
do le quartier du sous-préfet	12 15
do la boulangerie	5 50
Par commandes	54 10
Total	225 24

RÉCAPITULATION.

Travaux publics	9,829 33
Institution	171 14
Commandes	54 10
Total	10,054 57

Nombre d'hommes employés au département des tailleurs de pierre et nombre de leurs journées de travail, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882.

Mois.	Nombre d'hommes	Nombre de journées.	Valeur de la journée.	Total.
			cts.	$ cts.
1881—Juillet	132	2,528½	50	1,264 25
Août	120	2,774½	50	1,387 25
Septembre	121	2,729½	50	1,364 75
Octobre	119	2,567½	50	1,283 75
Novembre	120	2,501	50	1,250 50
Décembre	109	2,539½	50	1,269 75
1882—Janvier	113	2,570	50	1,285 00
Février	108	2,325	50	1,162 50
Mars	107	2,439	50	1,219 50
Avril	117	2,434	50	1,217 00
Mai	129	2,866½	50	1,433 25
Juin	135	2,713	50	1,356 50
Total	1,430	30,988	....	15,494 00

Moyenne du nombre d'hommes, 119¼.

I. THÉRIEN,
Instructeur.

No 25.

La boulangerie en compte avec le pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882.

Dt.	Taux.	Montant.	Av.	Taux.	Montant.
	$ cts.	$ cts.		$ cts.	$ cts.
728 bls. et 69 lbs. farine	6 75	4,916 37	202,969 lbs. pain	0 03⅛	6,459 02
167 boiss. pommes de terre	0 60	100 20	31 bls. farine	6 75	209 25
2,672 lbs. sel	0 00⅜	10 02	319 barils vides	0 12½	39 88
129 " saindoux	0 14	18 06	370 do	0 10	37 00
27 " houblon	0 15	4 05	Divers	....	1 09
100 " malt	0 12	12 00			
116 " "	0 04	4 64			
21 cordes pruche	3 15	66 15			
1,224 journées de détenus	0 50	612 00			
Profits et pertes	....	1,002 75			
		6,746 24			6,746 24

J. VAUDRY,
Instructeur.

NOMBRE d'hommes employés à la boulangerie et nombre de leurs journées de travail, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882.

Mois.	Hommes.	Journées.	Valeur de la journée.	Total.
			Cts.	$ cts.
1881—Juillet	4	104	50	52 00
Août	4	108	50	54 00
Septembre	4	104	50	52 00
Octobre	4	104	50	52 00
Novembre	4	100	50	50 00
Décembre	4	104	50	52 00
1882—Janvier	4	100	50	50 00
Février	4	96	50	48 00
Mars	4	104	50	52 00
Avril	4	100	50	50 00
Mai	4	104	50	52 00
Juin	4	96	50	48 00
Total	48	1,224	....	612 00

Moyenne du nombre d'hommes, 4.

J. VAUDRY,
Instructeur.

N° 26.

LA FERME en compte avec le pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882.

Dr.	Prix.	Montant.	Av.	Prix.	Montant.
	$ cts.	$ cts.		$ cts.	$ cts.
Instruments agricoles, semences, outils, engrais, etc	....	1,371 83	2,500 boiss. pommes de terre	0 60	1,500 00
4,036 journées de détenus	0 50	2,018 00	600 " navets	0 40	240 00
1,000 do de chevaux	1 00	1,000 00	300 " panais	0 40	120 00
Salaire du fermier-jardinier	....	560 00	600 " carottes	0 40	240 00
2 gardes, salaire	450 00	900 00	300 " betteraves	0 40	120 00
			200 " oignons	1 00	200 00
			700 " mangold-wurzels	0 30	210 00
			10,000 pommes de choux	0 04	400 00
			4,000 bottes de foin	0 10	400 00
			10,410 lbs. de lard	0 10	1,041 00
			132 gallons de lait	0 25	33 00
			Légumes hâtifs	....	171 57
			do vendus	....	307 30
			Balance	....	866 96
		5,849 83			5,849 83

EDWARD KENNY,
Fermier.

No 27.

Les Etables en compte avec le pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882.

Dt.	Prix.	Montant.	Av.	Prix.	Montant.
	$ cts.	$ cts.		$ cts.	$ cts.
Fourrage et divers	....	2,709 00	4,185 journées de chevaux	1 00	4,185 00
Salaire de 2 conduct. d'attelage	2 50	500 00			
1,952 journées de détenus	0 50	976 00			
		4,185 00			4,185 00

EDWARD KENNY,
Fermier.

No 28.

Valeur du matériel et mobilier et des immeubles des différents départements du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, au 30 juin 1882.

Départements.	Montant.	Départements.	Montant.
	$ cts.		$ cts.
Bureau du comptable	149 55	Report	....
Dépôt d'armes	2,090 89		
Boulangerie	598 37	Bibliothèque catholique	218 20
Forge	3,054 64	do protestante	111 50
Atelier de reliure	18 84	Chantier des taill. de pierre, carrière	5,215 84
Briqueterie	2,402 33	Atelier des cordonniers	346 06
Chapelle catholique	1,094 40	Ecoles	132 00
do protestante	286 73	Département de l'économe	18,310 28
Atelier des charp. et menuisiers	2,238 12	do du garde-magasin	4,429 80
Bureau du gardien-chef	140 47	Immeubles	355,263 00
do du sous-préfet	28 80	Atelier des tailleurs	2,641 08
Quartier do	65 74	do des ferblantiers	329 72
Département de l'ingénieur-mécanic.	1,441 69	Bureau du préfet et de l'inspecteur	270 80
Ferme et étables	6,187 78	Quartier du préfet	274 50
Hôpital	725 63		
A reporter	....	Total	408,068 76

No 29.

ETAT SOMMAIRE de la valeur du travail exécuté au pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882.

Départements.	Journées.	Valeur de la journée.	Montant.
		Cts.	$ cts.
Bureau du comptable	298	50	149 00
Boulangerie	1,224	50	612 00
Forge	2,430½	50	1,215 25
Atelier des charpentiers et menuisiers	7,447	50	3,723 50
Chapelle, bibliothèque, etc., catholiques	894	50	447 00
do do protestantes	338	50	169 00
Excavations	2,849	50	1,424 50
Ferme, jardin et étables	5,988	50	2,994 00
Service de l'infirmerie	596	50	298 00
Atelier des cordonniers	6,005	50	3,002 50
Service de l'économe	14,415½	50	7,207 75
Chantier des tailleurs de pierres, maçonneries, carrière et tramway	28,139	50	14,069 50
Chantier des casseurs de pierres, cour à bois, etc	5,042½	50	2,521 25
Magasin	298	50	149 00
Atelier des tailleurs	6,266	50	3,133 00
do ferblantiers	1,691	50	845 50
Service du mécanicien	1,431	50	715 50
Total	85,352½	....	42,676 25

No 30.

ETAT du travail improductif exécuté au pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, indiquant le nombre moyen de détenus employés dans chaque département et le nombre des journées de ce travail, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882.

Départements.	Nombre moyen de détenus.	Nombre de journées.
Bureau du comptable	1	298
Boulangerie	4	1,224
Forge	9 1/12	2,430½
Atelier des charpentiers et menuisiers	25⅓	7,447
Chapelle, bibliothèque, etc., catholiques	3	894
do protestantes	1	338
Excavations	13¼	2,849
Ferme, jardin et étables	21	5,988
Service de l'infirmerie	2	596
Atelier des cordonniers	21⅓	6,005
Service de l'économe	47	14,415½
Chantier des tailleurs de pierres, maçonneries, carrière et tramway	105 11/12	28,139
do casseurs de pierres, cour à bois, etc	24 1/12	5,042½
Magasin	1	298
Atelier des tailleurs	22 7/12	6,266
do ferblantiers	6 7/12	1,691
Service du mécanicien	5¼	1,431
Total	....	85,352½

No 31.

COMPTE des frais d'entretien du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882.

	$ cts.	$ cts.
Dépense de l'exercice qui a fini le 30 juin 1882		85,217 45
Av. Revenu de l'exercice :—		
Boulangerie	43 08	
Briqueterie	111 45	
Forge	210 46	
Atelier des charpentiers et menuisiers	208 35	
Travail des détenus	16 53	
Ferme	353 41	
Amendes	1 50	
Fourneau à chaux	0 25	
Loyer	263 69	
Magasin	108 64	
Chantier des tailleurs de pierres	157 70	
Atelier des cordonniers	116 18	
do tailleurs	29 43	
do ferblantiers	72 74	
Caisse des visiteurs	36 75	
Fret remboursé	12 30	
Tramway	20 00	
Département de l'économe	70 87	
		1,833 33
		83,384 12
Allocations de sortie aux libérés	980 00	
Vêtements aux libérés	2,369 40	
Transfèrement de détenus	147 46	
Entretien des machines	191 65	
Réparations aux bâtiments	4,214 76	
		7,903 27
		75,480 85
Valeur du travail des détenus :		
Bureau du comptable	149 00	
Boulangerie	612 00	
Forge	1,215 25	
Atelier des charpentiers et menuisiers	3,723 50	
Chapelle, bibliothèque, etc., catholiques	447 00	
do do protestantes	169 00	
Excavations	1,424 50	
Ferme, jardin et étables	2,994 00	
Service de l'infirmerie	298 00	
Atelier des cordonniers	3,002 50	
Service de l'économe	7,207 75	
Chantier des tailleurs de pierres, maçonneries, carrière et tramway	14,069 50	
do casseurs de pierres, cour à bois, etc	2,521 25	
Magasin	149 00	
Atelier des tailleurs	3,133 00	
do ferblantiers	845 50	
Service du mécanicien	715 50	
		42,676 25
		32,804 60

Nombre moyen des détenus	308
Coût moyen de l'entretien par tête	$245 07
Coût annuel de chaque détenu, déduct. faite de la valeur de son travail.	106 51

GEO. S. MALEPART,
Comptable.

No 32.

Liste des immeubles du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, au 30 juin 1882.

	$ cts.
Maison du préfet et dépendances	10,700 00
Carrière et 96 acres de terre	18,000 00
Maison de brique et dépendances	3,000 00
Aqueduc, égouts et accessoires	10,500 00
Quai	1,000 00
62½ acres de terre	1,875 00
Bâtiments sur ce dernier terrain :—	
Maison de pierre et dépendances	1,000 00
Hangar des tailleurs de pierre	800 00
Forge et hangar à charbon	500 00
Ateliers des charpentiers et menuisiers et des ferblantiers et bâtiment de la machine	2,500 00
Edifices du pénitencier	265,000 00
Etables	500 00
Remise des voitures, hangar aux harnais et à grain	300 00
2 abris de boyaux à incendie, $75	150 00
Ateliers des cordonniers et des tailleurs	800 00
Boulangerie	24 00
Latrines	24 00
Glacière	175 00
Grange et caves aux racines	3,000 00
Murs et tours de la prison	7,500 00
Murs et clôtures de la ferme	2,000 00
Pont	600 00
Une rangée de 8 maisons avec étables, etc	10,000 00
2 remises pour les machines à la carrière	75 00
1 cabane	50 00
5 guérites	50 00
Hangar pour le fer	30 00
Appentis à briques et guérites	4,000 00
2 fourneaux à chaux	600 00
Porcherie	30 00
Tramway et matériel roulant	10,050 00
1 fontaine	400 00
1 poteau d'amarrage	30 00
Total	355,263 00

G. S. MALEPART, *Comptable.*
G. B. LAMARCHE,
} *Evaluateurs.*

No 33.

Etat des créances du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul au 30 juin 1882.

Bonnes	$598 60	
Mauvaises	361 11	
	$959 71	
Payé depuis	139 23	
Balance due		$820 48

G. S. Malepart,
Comptable.

Geo. F. Laviolette,
Préfet.

1er novembre 1882.

No 34.

Etat indiquant le nombre des détenus qui ont suivi l'école, les heures de classe et les matières enseignées, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882.

Classes. — Heures des leçons.	Nombre d'élèves.	Lecture et épellation.	Epellation seulement.	Ecriture.	Grammaire.	Dictée.	Arithmétique.	
							Règles simples.	Règles composées.
9 a. m., cl. franç.	10	10	....	10	10	10	6	4
do ang....	11	11	....	11	11	11	6	5
10 a. m., franç.	13	13	....	13	13	13	7	6
do ang...	13	13	....	13	13	13	6	7
Midi, classe franç..	33	21	12	33	21	21	21	12
do ang...	16	12	4	16	12	12	10	6
2 p. m., franç.	....	....	....	....	....	....	....	....
do ang...	12	10	2	12	10	10	12	....
3 p. m., franç.	17	9	7	17	9	9	12	5
do ang...	....	....	....	....	....	....	....	....
Total........	125	99	25	125	99	99	80	45
Total classe franç.	72	53	19	73	53	53	46	27
Total classe ang...	52	46	6	52	46	46	34	18

J. T. Dorais,
Maître de l'école.

PÉNITENCIER DE DORCHESTER.

RAPPORT DU PRÉFET POUR L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1882.

PÉNITENCIER DE DORCHESTER, 1er juillet 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon deuxième rapport annuel sur la régie de cet établissement, avec les états ordinaires pour l'exercice expiré le 30 juin 1882.

La conduite des détenus pendant l'exercice dernier, je suis heureux d'avoir à la constater ici, a été bonne, à l'exception de cinq tentatives d'évasion, suivies de la capture de quatre des fugitifs en moins de vingt-quatre heures, et du cinquième deux mois environ, après leur fuite. Le régime que je disais dans mon précédent rapport vouloir expérimenter, à savoir "le régime de la fermeté tempérée de douceur," a été, abstraction faite des cas que je viens de mentionner, tout à fait satisfaisant; et quant à ces cas exceptionnels, si l'on fait attention qu'il y a souvent des escouades de quarante à quatre-vingts détenus, employés à différents travaux hors des murs de la prison, et si l'on considère les facilités d'évasion que procure la proximité des bois sur le lieu de ces travaux, je puis, je crois, me féliciter avec raison de n'avoir encore perdu aucun de mes prisonniers.

Je n'ai eu qu'à me louer du personnel sous mes ordres. Je remarque non-seulement que chacun unit ses efforts à ceux des autres pour l'accomplissement du service général, mais aussi que tous cultivent des sentiments d'amitié réciproque; cette harmonie, si essentielle au bon gouvernement d'une institution pénitentiaire, facilite beaucoup ma tâche et la rend plus agréable.

La dépense totale, pendant l'exercice, a été de $41,048.22, contre $49,956.51 à l'exercice précédent; soit une diminution de $8,908.29 en faveur de celui qui vient de finir.

Le travail exécuté par les détenus, comme le constatent les états ci-annexés, s'est fait, en grande partie, pour le département des travaux publics.

La population criminelle au 30 juin 1881 était de quatre-vingt-quatorze hommes et deux femmes. Il y a eu, dans le cours de l'exercice, quarante-quatre entrées d'hommes et trois de femmes; et quarante-deux sorties d'hommes. De sorte qu'il nous restait, le 30 juin 1882, quatre-vingt-seize détenus du sexe masculin et cinq du sexe féminin;—soit une augmentation de cinq prisonniers. La moyenne quotidienne a été de quatre-vingt-quinze et un quart.

La santé des prisonniers, comme le médecin vous le dit dans son rapport, a été généralement bonne. Il y a eu un décès: celui du détenu John Corcy, mort de consomption le 6 avril dernier.

Le changement ou l'amélioration n'a guère été sensible en ce qui regarde la trop grande diversité des travaux auxquels il faut ici employer les prisonniers, notamment pour le département des travaux publics; cette diversité excessive fait qu'il est impossible d'établir cet ordre, etc., que l'on voit dans d'autres pénitenciers, où la tâche et le travail quotidien des agents et des détenus varient fort peu.

Nous avons toutes les pièces de fer prêtes pour les grilles extérieures de l'aile neuve, et une bonne partie de celles des grilles intérieures. La construction n'en sera donc pas retardée par l'inexécution de mon marché concernant cet ouvrage.

Je me suis procuré le drap, etc., nécessaires à la confection du costume pénal des détenus pour l'année prochaine, et nous allons maintenant tâcher de faire nous-mêmes tous leurs effets d'habillement; si nous réussissons dans les conditions où nous sommes, j'espère que vous voudrez bien tenir compte de nos efforts et de notre industrie; car nous n'avons point de maître tailleur dans la prison pour nous aider.

Notre ingénieur-mécanicien a apporté toute la diligence possible à la construction de la scierie et à l'installation de la machinerie reçue du pénitencier de Saint-Jean ; mais il est bien retardé dans son travail par le manque d'ouvriers expérimentés parmi les détenus. J'ai demandé un nouveau crédit pour cette construction parce que je prévois qu'elle nécessitera, par son étendue, une plus forte dépense que je ne m'y attendais.

J'ai passé marché avec le département des travaux publics pour la construction d'une maison destinée à l'ingénieur-mécanicien, et j'ai aussi fait à ce même département la demande d'une allocation de $500 pour acheter les matériaux de construction d'un petit bâtiment à serrer les racines. Ces deux bâtiments sont devenus indispensables, surtout le dernier ; et j'espère qu'on m'accordera les fonds demandés.

Vous verrez par la liste des productions de notre ferme que nous avons tiré tout le parti possible de l'exploitation. La grande difficulté de la culture ici est le manque d'engrais animaux. Pour les récoltes de la présente année je me suis procuré une certaine quantité de superphosphate, qui est fort recommandé.

Notre hôpital n'est pas encore achevé. Je vais avoir le fer nécessaire pour les fenêtres et les portes, et les ingénieurs feront, aussitôt que possible, poser les grilles. Le département des travaux publics doit pourvoir au moyen de chauffage ; et le médecin recommande fortement l'installation d'un calorifère à l'air chaud, ce que j'approuve beaucoup. J'espère être en mesure, avant longtemps, de vous annoncer que tout est fini ; mais en attendant nous occuperons le local, et en ce moment même il s'y trouve un malade.

Avec votre permission, j'ai pu aller visiter quelques prisons des Etats-Unis au mois de mars dernier. J'ai passé plusieurs jours à Sing-Sing, où j'ai été frappé de l'ordre et de l'industrie qui se voient dans cette institution, tellement que j'ai voulu tout naturellement en connaître la cause. J'ai trouvé, je puis dire, la plupart de ses règles semblables aux nôtres, et d'autres qui, à mon avis ne sont pas si bonnes ; et après avoir étudié le système qu'on y applique, et conversé avec plusieurs détenus je fus convaincu que la principale cause du succès de cette institution était l'usage d'accorder de nombreuses remises de temps aux détenus soumis aux règlements et laborieux. C'est aussi ce que m'a dit un des fonctionnaires.

Les remises à Sing-Sing sont bien plus considérables qu'ici : pour deux ans on retranche quatre mois ; pour trois ans, huit mois ; pour quatre ans, une année entière et les rémissions se continuent dans cette proportion croissante, de sorte, pour un terme de sept années, les réductions de temps représentent une durée de deux ans et trois mois. Il est facile de concevoir combien elles encouragent les prisonniers à se bien conduire et à bien travailler, d'abord pour les mériter et ensuite pour les conserver.

Je suis fâché que nos opérations de carrière aient eu, jusqu'à présent, des résultats assez peu satisfaisants. La pierre que nous trouvons est en fragments et mêlée à du gravier aggloméré, etc. Toutefois, je ferai tout en mon pouvoir pour découvrir la bonne pierre qui se trouve dans notre terrain ; mais je ne puis encore qu'espérer de meilleurs résultats. La pierre extraite de la carrière servira aux fondations de la maison de l'ingénieur, du bâtiment à serrer les racines et des bâtiments des machines.

Permettez-moi encore, en terminant mon rapport, de vous remercier de votre bonté et de votre bienveillance pour moi pendant l'année dernière.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

BLAIR BOTSFORD,

Préfet.

M. J.-G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers,
Ottawa.

RAPPORT DE L'AUMONIER PROTESTANT.

PÉNITENCIER DE DORCHESTER, 7 août 1882.

MONSIEUR,—En vous soumettant mon second rapport annuel comme aumônier protestant, ce que j'ai en ce moment l'honneur de faire, je dirai tout d'abord que les services du dimanche à la chapelle se sont faits régulièrement pendant l'année ; et que les détenus, en règle générale, s'y tiennent très respectueusement et y paraissent fort attentifs.

Ceux qui chantent, au nombre de onze environ, prennent évidemment beaucoup d'intérêt à leur partie ; et, soutenu par un harmonium, leur chant est beau. Mlle Chipman, notre obligeante organiste, a, toute l'année, les samedis après-midi, et les dimanches, avant l'office, donné de son temps pour diriger leurs exercices.

Depuis que je me suis démis de la charge de la paroisse de Dorchester, je visite, le dimanche matin, les prisonniers en particulier, dans leurs cellules, et je leur lis quelques versets de l'Ecriture sainte, que je commente ensuite, comme je le crois utile. En les voyant ainsi tour à tour, sept ou huit par dimanche, j'arrive à les visiter tous en quelques semaines ; puis je recommence encore. Ces entretiens, cet enseignement particulier, sont aussi efficaces, à mon avis, que le pourrait être un second service public.

J'ai visité régulièrement les malades ; il y a eu peu de cas de maladies sérieuses, et un décès seulement. L'enterrement s'est fait d'une manière convenable et solennelle.

Je visite de temps à autre l'école, qui me paraît être fort bien conduite par M. Short.

Tous les prisonniers sachant lire reçoivent des bibles dans leurs cellules, et ceux qui en demandent, des livres de prières.

On peut raisonnablement espérer que les avantages religieux offerts aux détenus dans cette institution seront pour plusieurs un bienfait inappréciable ; et que la coutume d'assister aux offices, le jour du Seigneur, deviendra, pour ceux surtout qui subissent un long emprisonnement, une habitude qu'ils ne se presseront pas d'abandonner après leur sortie.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

RICHARD SIMONDS,
Aumônier protestant.

M. J.-G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers.

RAPPORT ANNUEL DE L'AUMONIER CATHOLIQUE.

PÉNITENCIER DE DORCHESTER, 3 juillet 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon second rapport comme aumônier catholique pour l'exercice expiré le 30 juin 1882.

Le nombre de prisonniers dont j'ai charge est de 33 hommes et 4 femmes : total, 37.

Quelques détenus ont été graciés pendant le cours de l'exercice ; d'autres sont sortis après leur temps fait ; mais ils ont été remplacés par de nouveaux condamnés. De sorte que le contingent catholique a peu varié.

J'éprouve un grand sentiment de bonheur, chaque dimanche, en voyant l'excellente conduite des prisonniers durant l'office et la respectueuse attention avec laquelle ils écoutent les instructions qui leur sont données. Deux d'entre eux ont eu l'heureux privilége de faire leur première communion, et six autres se préparent à recevoir la même grâce. Fait digne de mention : il y a eu un prisonnier catholique qui a em-

brassé la foi protestante. Juste une semaine après s'être préparé à mourir et avoir reçu les derniers sacrements, il appela le préfet pour lui déclarer qu'il voulait être protestant. Sa demande, transmise à Ottawa, lui fut accordée. Ce changement, suivant moi, était l'effet d'un dérangement cérébral amené par des attaques d'épilepsie.

A part les offices réguliers du dimanche, il y a eu des services sur semaine à différentes occasions. J'ai très régulièrement visité les malades soit dans leurs cellules, soit à l'infirmerie; ainsi que l'école confiée à M. Short, dont les élèves font des progrès bien satisfaisants.

Notre bibliothèque est tenue en très bon ordre. Il a été acheté vingt-cinq autres volumes français, qui ont coûté $16. Les prisonniers changent leurs livres deux fois par mois, et paraissent prendre beaucoup d'intérêt à leur lecture.

En terminant, je dois dire que je suis très content de l'administration de toute la prison.

Je dois aussi exprimer mes remerciements au préfet et aux autres officiers pour la bonté qu'ils m'ont témoignée durant toute l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

EDOUARD E. LABBÉ,
Aumônier catholique.

M. J.-G. Moylan,
Inspecteur des pénitenciers.

RAPPORT ANNUEL DU MEDECIN.

Pénitencier de Dorchester, Service médical, 30 juin 1882.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel pour l'exercice expiré le 30 juin.

Les conditions sanitaires ont été bonnes.

A l'automne, un certain nombre de croisées, au haut de la coupole ont été arrangées de manière à ce qu'on puisse les ouvrir ou les fermer, à volonté, ce qui améliore beaucoup la ventilation du réfectoire.

Notre hôpital neuf n'est pas encore achevé, les fenêtres n'étant pas grillées, ni le bâtiment pourvu d'appareils de chauffage. Le besoin de chauffage n'est pas grand dans les mois d'été; mais quand reviennent les froids, la place ne serait pas tenable. J'espère qu'il y aura un calorifère à l'air chaud installé avant la froidure, suivant la recommandation du préfet.

La santé générale des détenus a été bonne toute l'année. Le printemps et l'été une très grande partie des hommes travaillent dehors; il n'y a que ceux de l'atelier de cordonnerie et quelques autres prisonniers qui soient continuellement employés dans la maison.

Une nourriture simple et saine; des heures régulières de repos et d'exercice; tout cela, joint à une propreté parfaite, tend à améliorer leur santé et à les tenir dans un état de contentement relatif; ces effets sont particulièrement visibles chez les jeunes prisonniers, qui se développent et se fortifient après leur entrée.

La plupart des détenus arrivés depuis quelque temps sont d'un type débile, étant presque tous des jeunes gens de constitution faible ou épuisés par des habitudes de dissipation.

Nous n'avons été visités par aucune maladie épidémique ou contagieuse.

Un des détenus a été saisi de folie; et comme nous n'avons pas ici les facilités nécessaires pour le traitement de cette maladie, il a fallu l'envoyer à l'asile de Kingston.

Il y a eu, comme de coutume, quantité de consultations et de demandes de médicaments pour des indispositions légères ou imaginaires.

Le nombre des admissions à l'infirmerie a été de neuf; et celui des jours d'infirmerie de cent quarante-neuf. Un décès.

Le nombre total des consultations et demandes de traitement s'est élevé à sept cent soixante; mais vous verrez par les statistiques que beaucoup de ces consultants n'avaient aucun besoin de remèdes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ROBERT MITCHELL,

Médecin.

M. J.-G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers.

CAS traités à l'infirmerie.

Maladies.	En traitement, commenc'm'nt de l'exerc.	Entrés depuis.	Sortis.	Décédé.	En traitement, fin de l'exercice.
Erysipèles	....	1	1	....	....
Pleurésie	....	1	1	....	....
Debilité	....	1	1	....	....
Consomption	....	2	1	1	....
Epilepsie	....	2	2	....	....
Ptérygium	....	1	1	....	....
Insanité	....	1	....	....	1
Total	....	9	7	1	1

LISTE des maladies traitées à l'infirmerie et dans les cellules du pénitencier de Dorchester, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882.

Maladies.	En traitem. au commencem'nt de l'exerc.	Entrés depuis.	Sortis.	Décédé.	En traitement, fin de l'exercice.
Abscès	....	1	1	....	....
Asthme	....	2	1	....	1
Furoncles	....	2	2	....	....
Bronchite	....	1	1	....	....
Constipation	....	157	150	....	7
Colique	....	1	1	....	....
Consomption	....	8	6	1	1
Débilité	....	4	4	....	....
Diarrhée	....	40	40	....	....
Epilepsie	....	2	....	....	2
Dents (extraction de)	....	13	13	....	....
Excéma	....	3	3	....	....
Fébricule	....	4	4	....	....
Engelures	....	1	1	....	....
Herpes, Scroti	....	1	1	....	....
Hémorrhoïdes	....	1	1	....	....
Maladie du cœur	....	5	5	....	....
Hydrocèle	....	1	....	....	1

LISTE des maladies traitées à l'infirmerie, etc.—*Fin.*

Maladies.	En traitement, commencem'nt de l'exerc.	Entrés depuis.	Sortis.	Décédé.	En traitement, fin de l'exercice.
Insomnie	....	3	3	....	....
Jaunisse	....	1	1	....	....
Lèpre	....	1	1	....	....
Lumbago	....	7	7	....	....
Névralgie	....	2	2	....	....
Ophthalmie	....	1	....	....	1
Pleurésie	....	1	1	....	....
Pleurodynie	....	3	3	....	....
Psoriasis	....	1	1	....	....
Ptérygium	....	1	1	....	....
Polype	....	1	1	....	....
Purrigo	....	1	1	....	....
Rhumatisme	....	9	7	....	2
Scrofule	....	6	4	....	2
Spermatorrhée	....	5	5	....	....
Syphillis	....	2	2	....	....
Tonsilite	....	7	7	....	....
Urticaire	....	4	1	....	3
Blessures	....	15	15	....	....
Total	....	308	287	1	20

ROBERT MITCHELL, M.D.,
Médecin-chirurgien.

RAPPORT ANNUEL DE LA DIRECTRICE DU QUARTIER DES FEMMES

PÉNITENCIER DE DORCHESTER, 1er juillet 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon second rapport annuel sur l[e] département des femmes à ce pénitencier pour l'exercice qui s'est terminé le 30 jui[n] 1882.

Il n'y a eu rien d'important pendant le cours de cet exercice, si ce n'est l'arrivé[e] de trois femmes; en sorte que le total des détenues est maintenant de cinq.

Les prisonnières sont employées aux travaux d'intérieur de la prison; ell[es] confectionnent leurs propres vêtements et raccommodent ceux des hommes.

Leur conduite, je suis heureuse de pouvoir le dire, a été tout-à-fait satisfaisant[e].

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre humble servante,

A. CHIPMAN,
Matrone.

M. J.-G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers,
Ottawa.

RAPPORT ANNUEL DU MAITRE DE L'ÉCOLE.

DORCHESTER, N.-B., 1er juillet.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon second rapport annuel, pour l'exercice expiré le 30 juin 1882. La moyenne de l'assistance quotidienne a été quelque peu inférieure à celle des cinq premiers mois, après l'ouverture de l'école, et en voici la raison: beaucoup d'hommes qui suivaient les leçons ont été employés dans les bois pendant l'hiver; ils ne rentraient pas à l'heure du dîner. Sans ces absences forcées, je suis sûr que la moyenne aurait égalé et peut-être dépassé la précédente.

Les prisonniers, en général, se sont bien tenus; leurs efforts pour apprendre ont été satisfaisants, et l'application que la plupart témoignent à saisir parfaitement une règle, un principe avant de passer à un autre, est un signe des plus encourageants.

Le préfet et le Rév. M. Simonds, qui veulent bien prendre un vif intérêt au progrès de l'école, nous visitent souvent.

Je joins à mon rapport un tableau indiquant les matières enseignées, chaque jour, et l'ordre de l'enseignement.

Les élèves apprennent ici la lecture, l'épellation, l'écriture et l'arithmétique.

Nombre totale des élèves, 39.

Moyenne de l'assistance quotidienne, 27.

Bibliothèque.

Les livres de la bibliothèque générale ont bien duré, à tout considérer, car il faut se rappeler qu'avant la translation, il y en avait eu plus d'un tiers de raccommodés. Depuis beaucoup se sont entièrement défaits, et pour les remplacer le préfet a fait faire un catalogue, qui a été soumis à l'approbation des aumôniers, en prévision de l'ouverture d'un crédit.

Nombre moyen de livres sortis à la fois, 78.

Le personnel du pénitencier, je le mentionne en passant, a l'usage de la bibliothèque.

J'ai l'honneur d'être,
Votre obéissant serviteur,
THOMAS SHORT,
Instituteur.

Monsieur J. G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers,
Ottawa.

ORDRE des leçons à l'école du pénitencier de Dorchester pendant l'exercice terminé le 30 juin 1882.

—	1ère classe.	2ème classe.	3ème classe.
Lundi	Arithmétique et écriture.	Lecture et écriture.	Lecture et écriture.
Mardi	Lecture et dictée.	Dictée et arithmétique.	Épellation et arithmétique
Mercredi	Signes arithmétiques, etc.	Signes arithmétiques, etc.	Signes arithmétiques, etc.
Jeudi	Tables et Arithmétique.	Tables et Arithmétique.	Tables et arithmétique.
Vendredi	Epellation et écriture.	Lecture et écriture.	Epellation et écriture.
Samedi	Lecture et arithmétique.	Epellation et arithmétique.	Lecture et arithmétique.

No. 1.—REVENU.

Dr. Le Gouvernement du Canada en compte avec le pénitencier de Dorchester, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882. Av.

1881.		$ cts.	$ cts.	1882.		$ cts.	$ cts.
31 juillet..	Dépôt au crédit de l'honorable Receveur Général	243 73		30 juin.....	Atelier des cordonniers	338 80	
31 août	do do	12 80			" " charpentiers et menuisiers	21 65	
30 sept	do do	69 86			" " forgerons	7 97	
31 octobre	do do	205 85			Garde-magasin	1 75	
30 nov......	do do	96 15			Econome	10 15	
31 déc......	do do	87 27			Ferme	461 39	
1882.					Travail des détenus	465 62	
31 janvier.	do do	95 88			Amendes	5 00	
28 février..	do do	102 93					
31 Mars....	do do	102 30					
30 avril....	do do	79 89					
31 mai......	do do	70 62					
30 juin......	do do	145 05					
			1,312 33				1,312 33

JOHN A. GRAY,
Comptable.

Blair Botsford,
Préfet

No 2.—DEPENSE.

LE GOUVERNEMENT DU CANADA en compte avec le pénitencier de Dorchester, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882.

1882.	Dt.	$ cts.	$ cts.
30 juin. ...	Personnel—		
	Salaires	24,141 72	
	Frais de translation d'officiers	456 00	
	Uniformes	740 82	
			25,338 54
	Entretien—		
	Rations	4,964 99	
	Habillement des détenus	1,496 63	
	Allocations de voyage	341 50	
	Vêtements aux libérés	559 32	
	Enterrements	5 56	
	Chapelles	165 80	
	Bibliothèque	16 80	
	Ecole	5 10	
	Evasions	355 46	
	Hôpital	281 55	
	Imprévu	155 79	
	Transfèrement de prisonniers	118 45	
			8,466 95
	Exploitations—		
	Chauffage	1,914 70	
	Eclairage	353 84	
	Réparations aux bâtiments	585 55	
	Entretien des machines	442 72	
	Dépôt d'armes	49 03	
	Cuisine	175 39	
	Fourniture de bureau	14 40	
	Divers	356 89	
	Ferme	382 82	
	Etables*	1,108 85	
			5,384 19
	Compte du capital		598 68
	Industries		1,129 86
	Dépôt de remboursement n° 35		461 23
			41,379 45

1881.	Av.	$ cts.	$ cts.
30 juillet..	En caisse pour les imprévus	400 00	
31 do ...	Feuille officielle des salaires n° 1	2,072 25	
17 août ...	Mandats de paiement, comptes de juillet	994 11	
31 do ...	Feuille officielle des salaires n° 13	2,072 25	
29 sept. ...	Mandats de paiement, comptes d'août	1,056 77	
30 do ...	Feuille officielle des salaires n° 24	1,969 75	
29 oct. ...	Mandats de paiement, comptes de septemb.	957 17	
31 do ...	Feuille officielle des salaires n° 38	2,007 25	
18 nov. ...	Mandats de paiements, comptes d'octobre.	1,630 74	
30 do ...	Feuille officielle des salaires n° 57	2,062 25	
19 déc. ...	Mandats de paiement, comptes de nov.	1,949 84	
31 do ...	Feuille officielle des salaires n° 76	1,997 25	
1882.			
26 janv. ...	Mandats de paiement, comptes de décemb.	1,157 21	
31 do ...	Feuille officielle des salaires n° 88	2,009 75	
17 février.	Mandats de paiement, comptes de janvier.	2,029 70	
28 do ...	Feuille officielle des salaires n° 105	1,972 25	
16 mars ...	Mandats de paiement, comptes de février	1,381 82	
31 do ...	Feuille officielle des salaires n° 122	1,992 81	
22 avril ...	Mandats de paiement, comptes de mars	1,095 16	
30 do ...	Feuille officielle des salaires n° 137	2,047 25	
17 mai. ...	Mandats de paiement, comptes d'avril	1,348 37	
31 do ...	Feuille officielle des salaires n° 153	1,979 75	
13 juin. ...	Mandats de paiement, comptes de mai	1,349 84	
30 do ...	Feuille officielle des salaires n° 172	2,022 25	
26 juillet..	Mandats de paiement, comptes de juin	1,823 66	
			41,379 45

BLAIR BOTSFORD, préfet. JOHN A. GRAY, *comptable.*

No 3.

LISTE des employés du pénitencier de Dorchester, au 30 juin 1882, avec indication des appointements, de l'âge, etc.

Nom.	Emploi.	Salaire.	Age.	Date de la nomination.	Observations.
		$			
Blair Botsford	Préfet	2,000	61	22 juin 1879.	
John B. Forster	Sous-préfet	1,200	40	do	
Robert Mitchell	Médecin	1,200	47	1er juillet 1880.	
John A. Gray	Comptable	900	29	1er sept. 1880.	
Rév. A. Simonds	Aumônier protestant	500	59	1er juillet 1880	
Rév. E. E. Labbé	do catholique	500	39	do	
George Keeffe	Gardien-chef	800	59	1er déc. 1861.	
John Fraser	Garde-magasin	700	45	1er juillet 1880	
Charles Ross	Econome	650	47	1er nov. 1867.	
Mme Chipman	Matrone	500	60	1er juillet 1880	
Mme Keeffe	Sous-matrone	300	52	1er janv. 1865.	
Patrick McGowan	Infirmier-chef	560	40	1er juillet 1880	
Thomas Short	Instituteur	600	27	do	
Robert J. Cooke	Ingénieur-mécanicien	780	31	do	
Charles Miller	Menuisier, instructeur	700	34	1er mars 1868.	
John Downey	Forgeron do	700	43	1er mai 1868.	
Wm Fegan	Maçon do	700	48	do 1876.	
Herbert S. Pipes	Fermier et jardinier	560	27	1er juin 1881.	
Wm Hogan	Gardien	500	42	1er janv. 1869.	
Henry Godsoe	do	500	49	1er août 1869.	
John Johnston	do	500	40	20 mars 1871.	
Richard Umlah	Garde	450	65	1er mai 1872.	
Robert Earle	do	450	42	3 oct. 1872.	
James McDougall	do	450	41	1er janv. 1873.	
Samuel Barnes	do	450	45	do 1874.	
Nathan Tattrie	do	450	39	1er sept. 1877.	
Charles N. Derrah	do	450	36	1er juillet 1878	
Wm Alexander	do	450	36	do	
Robert V. Greenwood	do	450	44	do	
Patrick Shea	do	450	33	do	
John Corcoran	do	450	34	do	
George A. Hughes	do	450	48	do	
Vital Légaré	do	450	37	do	
O. M. Cormier	do	450	22	do	
Patrick Connell	do	450	31	do	
Jude Cormier	do	450	45	8 nov. 1881.	
Robert Colburn	do	450	25	1er août 1881.	
Alex. McNeil	do	450	24	15 mars 1882.	
James Luther	do	450	43	9 mai 1882.	
James A. Lane	do	450	35	1er juillet 1880	
John Curley	Messager	450	39	1er mai 1871.	

N° 4.

MOUVEMENT du pénitencier de Dorchester, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882.

—	Hommes	Femmes	Total.	Hommes	Femmes	Total.
Population à minuit le 30 juin 1881	94	2	96			
Reçus depuis—						
Des prisons communes	44	3	47	138	5	143
Sortis depuis—						
Par expiration de la peine	32	....	32			
Gracié	8	....	8			
Décédé	1	....	1			
Transféré au pénitencier de Kingston	1	....	1	42	....	42
Restant à minuit le 30 juin 1882	....	....	....	96	5	102

N° 5.

STATISTIQUES criminelles du pénitencier de Dorchester, pour l'exercice expiré le 30 juin 1882.

—	Catégories.	Hommes.	Femmes.	Total.
Race	Blancs	37	1	38
	De couleur	7	2	9
		44	3	47
Etat civil	Non mariés	31	3	34
	Mariés	10	......	10
	Vœufs	3	......	3
		44	3	47
Age	Au-dessous de 20 ans	13	......	13
	De 20 à 30 ans	15	3	18
	De 30 à 40 do	8	......	8
	De 40 à 50 do	5	....	5
	De 50 à 60 do	1	......	1
	Au-dessus de 60 ans	2	......	2
		44	3	47
Pays	Nouvelle-Ecosse	13	3	16
	Nouveau-Brunswick	18	......	18
	Ile du Prince-Edouard	3	......	3
	Québec	1	......	1
	Etats-Unis	1	......	1
	Angleterre	3	......	3
	Irlande	3	......	3
	Ecosse	1	......	1
	Antilles	1	......	1
		44	3	47

—	Catégories.	Hommes.	Femmes.	Total.
Religion	Catholiques	16	2	18
	Anglicans	12	1	13
	Presbytériens	6	......	6
	Méthodiste	4	......	4
	Baptistes	6	......	6
		44	3	47
Crime	Meurtre	1	......	1
	Viol	1	......	1
	Incendie	1	......	1
	Assaut et incendie	1	......	1
	Bigamie	3	......	3
	Faux	2	......	2
	Vol à main armée	4	......	4
	Larcin	17	3	20
	Vol de bestiaux	1	.....	1
	Félonie	4	......	4
	Emission de papier contrefait	1	......	1
	Dommage à un immeuble	3	......	3
	Blessure avec intention, etc	4	......	4
	Tué un cheval	1	......	1
		44	3	47
Etat ou profession	Forgeron	1	......	1
	Cordonniers	2	......	2
	Charpentiers	2	......	2
	Briquetier	1	......	1
	Artiste	1	......	1

N° 5.—STATISTIQUES criminelles du pénitencier de Dorchester, etc.—*Fin.*

—	Catégories.	Hommes.	Femmes.	Total.	—	Catégories.	Hommes.	Femmes.	Total.
Etat ou profession......	Médecin-vétérinaire....	1	......	1	*Province.*	*Comté.*			
	Matelots.........	3	......	3					
	Journaliers	33	......	33	Total par				
	Femmes......................	.. ...	3	3	province.	Nouvelle-Ecosse	14	3	17
						Nouveau-Brunswick....	27	......	27
		44	3	47		Ile du Prince-Edouard	3	......	3
Province.	*Comté.*						44	3	47
Nouvelle-Ecosse.....	Pictou.........	6	1	7	Condamna-				
	Halifax.........	5	......	5	tions	2 ans	9	3	12
	Guysboro.........	1	2	3		2 do 1 mois...............	1	......	1
	King's..................	1	......	1		2½ do	1	......	1
	Yarmouth......	1	......	1		3 do	15	......	15
						4 do	4	......	4
		14	3	17		5 do	4	......	4
						6 do	1	......	1
Nouveau-Brunswick						6½ do	1	......	1
	Saint-Jean	7	......	7		7 do	4	......	4
	Westmoreland..	5	......	5		8 do	1	......	1
	King's................	5	......	5		10 do	2	......	2
	York.........	3	......	3		14 do	1	......	1
	Carleton.........	3	......	3					
	Restigouche.........	2	......	2			44	3	47
	Northumberland.	1	......	1					
	Queen's....................	1	......	1					
					Cour.	Cour Suprême............	32	3	35
		27	......	27		Cour de Comté	12	......	12
							44	3	47
Ile du P.-E.	Queen's.....................	2	......	2					
	Prince................	1	......	1					
		3	......	3					

N° 6.—STATISTIQUE criminelle des prisonniers restant au pénitencier de Dorchester, le 30 juin 1882.

Race...........	Blancs	82	3	85	Pays	Nouvelle-Ecosse	37	3	40
	De couleur	12	2	14		Nouveau-Brunswick ...	34	2	36
	Sauvage.....................	1	......	1		Ile du Prince-Edouard	7	......	7
	Lascar	1	......	1		Québec	2	......	2
						Terreneuve	1	......	1
		96	5	101		États-Unis..................	1	......	1
						Angleterre	6	......	6
Etat civil....	Non mariés................	68	3	71		Irlande........................	5	......	5
	Mariés	24	......	24		Ecosse........................	2	......	2
	Vœufs	4	2	6		Antilles......................	1	......	1
		96	5	101			96	5	101
Age	Au-dessous de 20 ans...	16	......	16	Religion......	Catholiques	38	4	37
	De 20 à 30 ans	48	3	51		Anglicans....................	24	1	25
	De 30 à 40 do	11	1	12		Presbytériens.......	12	......	12
	De 40 à 50 do	12	......	12		Méthodistes.................	10	......	10
	De 50 à 60 do	6	1	7		Baptistes	16	......	16
	Au-dessus de 60 ans...	3	......	3		Aucune religion.........	1	......	1
		96	5	101			96	5	101

No 6.—STATISTIQUE criminelle des prisonniers restant au pénitencier de Dorchester, etc.—*Fin.*

—	Catégories.	Hommes.	Femmes.	Total.
Crime.........	Meurtre	3	1	4
	Homicide	1	......	1
	Viol	2	......	2
	Incendie	2	......	2
	Assaut et incendie......	1	......	1
	Bigamie........................	3	......	3
	Faux	2	......	2
	Vol à main armée.......	3	......	3
	Larcin	33	3	36
	Effraction de nuit........	3	......	3
	Vol de bestiaux..........	3	......	3
	Vol de mouton	3	......	3
	Effraction de magasin..	1	.....	1
	Effraction de magasin et larcin	12	1	13
	Assaut	6	......	6
	Coups de couteau.......	1	......	1
	" feu	1	......	1
	Crime contre nature ...	2	......	2
	Bris de prison..........	1	......	1
	Tentative de blessure grave	7	......	7
	Dommage à un immeuble......................	3	......	3
	Obtention d'argent par de faux prétextes......	1	......	1
	Mise en circulation de papier faux.............	1	......	1
	Larcin et recel...........	1	......	1
		96	5	101
Etat et profession.....	Cordonniers	2	......	2
	Charpentiers	1	......	1
	Tonnelier	1	......	1
	Charpentier de navire.	1	......	1
	Meubliers	3	......	3
	Fabricant de voitures.	1	......	1
	Ferblantier	1	......	1
	Briquetier	1	......	1
	Boulangers	2	......	2
	Boucher......................	1	......	1
	Barbier	1	......	1
	Médecin vétérinaire....	1	......	1
	Artiste........................	1	......	1
	Marins	5	......	5
	Journaliers	74	......	74
	Femmes.......................	......	5	5
		96	5	101
Province.	*Comté.*			
N.-Ecosse ...	Halifax.......................	12	......	12
	Pictou	7	1	8
	Annapolis....................	7	......	7
	Colchester..................	5	......	5

—	Catégories.	Hommes.	Femmes.	Total.
Province.	*Comté.*			
N.-Ecosse ...	Guysboro'	2	2	4
	Kings..........................	3	......	3
	Queens........................	1	......	1
	Digby..........................	1	......	1
	Cap-Breton.................	1	......	1
	Inverness....................	1	.....	1
		40	3	43
Nouveau-Brunswick	Saint-Jean	14	1	15
	Westmoreland	11	......	11
	York	6	......	6
	Carleton	4	......	4
	Kings..........................	6	......	6
	Restigouche	3	......	3
	Northumberland	2	......	2
	Queens........................	1	......	1
	Albert.........................	1	......	1
	Gloucester..................	1	1	2
		49	2	51
Ile du P.-E..	Queens.........................	6	......	6
	Prince.	1	......	1
		7	......	7
Total par province.	Nouvelle-Ecosse.........	40	3	43
	Nouveau-Brunswick....	49	2	51
	Ile du Prince-Edouard.	7	......	7
		96	5	101
Condamnations	2 ans	23	3	26
	2 ans et 1 mois..........	1	......	1
	2 ans et 4 mois	1	......	1
	2½ ans	4	......	4
	3 do	26	1	27
	4 do	10	.....	10
	5 do	12	......	12
	6 do	3	......	3
	6½ do	1	......	1
	7 do	5	......	5
	8 do	2	.	2
	10 do	4	......	4
	14 do	1	......	1
	15 do	1	......	1
	Pour la vie.................	2	1	[illegible]
		96	5	101
Cour	Suprême	70	4	74
	De comté.....................	26	1	27
		96	5	101

No 7.

Distribution des détenus au pénitencier de Dorchester, le 30 juin 1882.

Emploi.	No.	Emploi.	No.
Atelier des charpentiers et menuisiers	10	Report	75
" des forgerons	3		
" des cordonniers	6	Service de la prison	4
Maçons	15	Cuisine	4
Carriers	11	Service du réfectoire	4
Employés à des défrichements	7	Atelier des tailleurs	3
Etables	2	Buanderie	4
Porcherie	1	Hôpital	1
Conduite d'attelages	4	Malades	1
Travaux dans les cours	16	Département des femmes	5
A reporter	75	Total	101

No 8.

Liste des détenus du pénitencier de Dorchester qui ont été graciés pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882.

No.	Nom.	Crime.	Lieu de la condamnation.
1	M. L. Wilson	Larcin	Westmoreland, N.B.
2	Joseph Quigley	Homicide	Kings, N.B.
3	Hiram Brown	Larcin et tentative d'incendier une prison	Saint-Jean, N.B.
4	Wm. Haines	Faux	York, N.B.
5	Jacques LeBreck	Incendie	Westmoreland, N.B.
6	John Ring	Tué un cheval	Carleton, N.B.
7	D. M. Steenes	Blessure avec intention d'estropier	Westmoreland, N.B.
8	John Kirk	Vol à main armée	Saint-Jean, N.B.

No 9.

Liste des récidivistes au pénitencier de Dorchester, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882.

No.	Nom.	Réincarcération.
1	James McRae	1ère réincarcération.
2	Daniel McKenzie	do

No 10.

Relevé sommaire des punitions infligées, dans le pénitencier de Dorchester, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882.

Mois.	Mis au cachot.	Mis au pain et à l'eau.	Privés de l'école.	Privés de lumière.	Privés de l'usage de la bibliothèque.	Privés de tabac.	Réprimandés et admonestés.	Observations.
1881.								
Juillet	2	2	1	....	....	....	4	
Août	1	1	1	....	....	....	....	
Septembre	1	1	....	....	....	....	3	
Octobre	....	....	....	....	....	....	....	
Novembre	1	1	....	....	....	....	1	
Décembre	....	1	....	....	....	....	....	
1882.								
Janvier	1	3	....	....	....	....	1	
Février	2	2	....	....	....	....	2	
Mars	6	8	2	....	....	....	2	
Avril	4	5	....	....	....	....	....	
Mai	2	5	2	....	....	....	1	
Juin	....	3	1	....	....	....	3	
	20	32	7	....	....	....	17	

No 11.

Liste des prisonniers décédés au pénitencier de Dorchester, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882.

Nombre.	Nom.	Crime.	Lieu de la condamnation.
1	John Corey	Larcin	Kentville, N.-E.

No 12.

État des rémissions de peine gagnées par les détenus du pénitencier de Dorchester qui ont été libérés pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882.

Nombre.	——	Jours.	Nombre.	——	Jours.
19	Détenus ont gagné	77	1	A gagné	203
5	do	103	1	do	223
8	do	128	2	Ont gagné	271
2	do	176	1	A gagné	319
2	do	197	1	do	324

No 13.

TABLEAU de la valeur du travail exécuté dans le pénitencier de Dorchester pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882.

Département.	Commandes du dehors.	Pour les officiers.	Pour le département des travaux publics.	Pénitencier de Dorchester.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Atelier des cordonniers	150 46	46 20		218 72	415 38
do charpentiers et menuisiers	18 25	62 00	160 50	721 25	962 00
do forgerons	1 90		185 20	434 76	621 86
do tailleurs				336 81	336 81
do maçons		43 20	88 00	207 50	338 70
do machines			3,691 21	6 50	3,697 71
Aqueduc et palissade			349 00		349 00
Total	170 61	151 40	4,473 91	1,925 54	6,721 46

—	Nombre de jours.	Valeur de la journée.	Montant.	
		cts.	$ cts.	
Ferme	1,392	40	556 80	
Etable et service des conducteurs d'attelage	1,373	40	549 20	
Coupe de bois	956	40	382 40	
Construction d'une grange	186	40	74 40	
Creusement d'une tranchée et confection d'un chemin	750	40	300 00	
Confection de bardeaux	555	40	222 00	
Sciage de bois	107	40	42 80	
Charriage de charbon et de glace	136	40	54 40	
" pierres	112	40	44 80	
Chauffeurs	402	40	160 80	
Installation de machines	530	40	212 00	
Travaux de la cour	292	40	116 80	
" carrière	1,377	40	550 80	
Excavations pour le bâtiment des chaudières	238	40	95 20	
Plâtrage et badigeonnage à la chaux	236	40	94 40	
Cuisine	1,247	40	498 80	
Service du réfectoire	927	40	370 80	
Buanderie	1,217	40	486 80	
Département du garde-magasin	267	40	106 80	
" de l'économe	182	40	72 80	4,992 80
Total				11,714 26

N° 14.

PRODUITS de la ferme du pénitencier de Dorchester, exercice expiré le 30 juin 1882.

Quantité.	——	Valeur.	Montant.
		$ cts.	$ cts.
70	Tonnes de foin anglais	8 00	560 00
27	do *broadleaf*	4 00	108 00
46	Boisseaux de sarrasin	0 60	27 60
667	do pommes de terre		252 10
350	do navets	0 25	87 50
205	do carrottes	0 50	102 50
52	do betteraves		26 00
16	do mangel-wurtzel	0 30	4 80
9½	do panais	0 50	4 75
4,060	Livres de lard		343 14
12	Jeunes porcs vendus		31 00
1	Paire de bœufs vendue		138 00
	Pâturage		127 00
76	Cordes de bois vendues		130 14
33	do consommées	2 00	66 00
100	Caisses bardeaux	2 00	200 00
	Total		2,208 53

PÉNITENCIER DU MANITOBA.

RAPPORT DU PREFET SUR L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1882.

MONTAGNE-DE-PIERRE, 29 janvier 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel pour le dernier exercice.

Comme il est survenu peu de choses remarquables dans le cours du service de cette institution, le compte-rendu de nos actes ne sera pas long.

Mais il y a des questions de régie générale et de discipline qui me paraissent assez importantes pour être le sujet de quelques observations.

PERSONNEL.

Je n'ai qu'à me louer de la conduite et du travail de mon personnel. Il déploie dans l'accomplissement de ses devoirs, un zèle, et témoigne une obéissance aux ordres, que j'ai vraiment le plus grand plaisir à reconnaître ici.

Je suis d'opinion que l'usage admis dans cet établissement, de ne pas exiger que les officiers y prennent leurs repas est un abus ; je ne vois point de raison pour leur permettre de sortir de son enceinte à l'heure du dîner ; et je vois, au contraire, bien des avantages à les retenir alors, ce qui peut facilement se faire par un mess régulier. Aux prisons d'État du Minnesota et de l'Illinois, que j'ai visitées l'an dernier, le mess est règlementaire ; et on se félicite, paraît-il, de cet usage, dont l'objet est de garder le personnel dans la prison. J'en sais par expérience toute l'utilité : il y a eu pendant un certain temps, ici même, un mess, soutenu partie par les officiers, partie par le gou-

vernement. Il est opportun de le rétablir dans l'intérêt du service, quand déjà le manque d'un mur d'enceinte et d'autres défectuosités présentent tant de désavantages.

DÉTENUS.

A tout prendre, les détenus ont observé le règlement et leur conduite a été satisfaisante. Plusieurs ont marqué un véritable désir de se soumettre aux restrictions et aux exigences routinières de la vie de prison, et ont réussi par là non seulement à s'assurer tout le fruit du système des rémissions partielles, mais aussi à acquérir, en employant bien leur temps à leur travail, une connaissance pratique d'une industrie utile, qui va leur donner, après leur sortie, le moyen de gagner honnêtement leur vie.

Convaincu, du reste, pour toutes sortes de raisons, que le régime pénitentiaire doit tendre à la réforme des prisonniers, j'ai consacré beaucoup de temps et d'attention à l'étude de leur classification et des moyens d'amélioration à mettre en œuvre. A leur entrée, tous les prisonniers sont placés dans la troisième classe. Ils sont soumis à un examen médical, sur lequel on se règle pour le choix du travail à leur imposer. Après le premier mois, pourvu qu'ils aient bien respecté les règles, ils peuvent être promus à la seconde classe, d'où, à la suite d'une épreuve de deux mois, s'ils ont rempli toutes les obligations, ils passent dans la première classe. Voici les avantages de cet avancement progressif pour le détenu.

(*a*) Dans la 3ème classe il est soumis aux bas emplois et au travail le plus dur.

(*b*) Dans la 2ème, à un travail plus léger.

(*c*) Puis, dans la 1ère, il a tous les priviléges qu'on peut raisonnablement lui accorder: tels que la surveillance d'autres prisonniers; l'usage des livres de la bibliothèque; la permission de correspondre avec des amis du dehors; le choix d'un travail adapté à ses aptitudes spéciales; le privilége de porter des chevrons de bonne conduite, qui lui permettent d'être employé dans les bureaux ou à quelque travail confié à sa responsabilité dans la prison; enfin la charge d'avertir les officiers des infractions à la discipline;—et tout cela l'excite à s'amender.

Par contre, le retrait de quelqu'un de ces privilèges, joint à la perte d'une rémission acquise, devient une punition très efficace et remplace bien ce que l'on appelle ordinairement l'application du régime de la sévérité. L'emploi d'un traitement qui tend à réformer, au lieu de punitions faites pour inspirer la terreur, a eu les meilleurs effets dans presque toutes les institutions où il est adopté; et je regrette que dans la condition actuelle de cette prison, il ne nous soit possible de le rendre plus systématique et plus général.

Jusqu'ici les essais pour réformer les classes criminelles ont été moins réels que théoriques.

Il est manifeste que notre code pénal est susceptible de grandes améliorations, et, à mon avis, ces changements, ces modifications, ne peuvent utilement s'accomplir qu'à la suite d'expérimentations particulières des chefs de prisons, d'un échange d'observations entre eux, et, peut-être (j'incline à le penser) qu'après une convention des personnes qui prennent le plus d'intérêt à la réforme pénitentiaire.

PUNITIONS.

Il faut user de beaucoup de jugement dans l'application des peines disciplinaires qui doivent toujours se régler sur le tempérament et la condition passée du prisonnier en faute. Oui, on ne saurait exercer avec trop de précaution et de lumière ce pouvoir de punir, le plus important de tous ceux que l'administration des prisons a entre les mains.

Il est donc absolument nécessaire d'exiger que ceux qui postulent des emplois dans nos prisons, sachent comment traiter humainement et utilement nos prisonniers

et si l'on pouvait établir une école spéciale d'enseignement en ce genre pour les former d'avance, une école où seraient enseignées une discipline exacte et les autres parties du service pénitentiaire, je suis persuadé qu'elle produirait un bien considérable et constant.

Mais de tels essais coûtent de l argent; et c'est pour des raisons d'économie, sans doute, que le gouvernement ne prend pas des mesures plus actives. La puissance de la persuasion morale (inculquée dans l'esprit des agents par un cours de leçons) ne tarderait pas à se manifester dans la conduite des prisonniers.

Une école de ce genre coûterait peu, après tout au pays; car elle pourrait s'établir dans l'un de nos principaux pénitenciers; les épreuves se feraient par la voie du concours, et les mérites des candidats seraient examinés de très près. L'école, toutefois, serait sous le contrôle d'un bureau de commissaires, investis du pouvoir d'en régler les opérations.

Ici les détenus, à leur entrée, sont numérotés, et pendant leur emprisonnement, on ne les désigne que par leurs numéros. Ce système n'est pas, si je ne me trompe. généralement usité. Je suis d'opinion, cependant, que c'est le meilleur moyen d'établir officiellement l'identité individuelle et de protéger le détenu. Et voici pourquoi.

1. Le prisonnier encore sensible à la honte et le jeune criminel gagnent à ce système que leurs noms sont connus du personnel seulement, dans la prison.

2. Si après leur libération deux anciens prisonniers viennent à se rencontrer, ils ne se connaissent pas de noms, et chacun peut se soustraire aux tentatives de chantage et échapper aux dangers qui tendraient à détruire ses chances de régénération.

Quant aux criminels notoires, sans ce numérotage, les visiteurs les reconnaîtraient à l'instant; et quel effet déplorable pourraient avoir ces incidents dans la prison. Le coupable, s'il était en voie de se réformer, serait troublé par la honte de se voir reconnu; endurci, il éprouverait une satisfaction malsaine à attirer encore les regards.

Les avantages du numérotage pour le personnel sont importants. Comme le numéro se porte sur le vêtement, le garde n'a qu'à appeler ce numéro très visible pour attirer l'attention du prisonnier, au lieu que, dans l'autre système, les ressemblances de noms doivent occasionner souvent de la confusion; et puis, si la troupe est nombreuse, lorsqu'il y a des changements de surveillants ou de prisonniers, il doit être souvent bien difficile de distinguer les individus.

Il a été constaté par l'expérience que le système usité ici est le plus humain. La reconnaissance des prisonniers par le public doit toujours être humiliante pour eux et décourageante, tandis que le secret gardé sur leurs noms, ce secret qui les couvre et les protége dans la prison, est un des moyens les plus capable de les induire à se réformer.

ÉTAT SANITAIRE.

La santé des détenus a été bonne, par suite de l'amélioration de la condition sanitaire de la prison.

Mais on a toujours grand besoin d'un hôpital; on est réduit à présent à réserver certaines cellules pour le traitement des malades.

La nourriture a été généralement de bonne qualité, mais en quantité insuffisante, si l'on considère l'extrême rigueur du climat en hiver. Il faudrait une nourriture animale plus abondante, pour que les prisonniers soient capables de faire tous les travaux qui leur reviennent.

Les repas leur sont servis dans leurs cellules. J'ai adopté ce système pour empêcher les communications entre eux; il nécessite, en outre, moins de surveillance et donne aux officiers plus de temps pour leur propre réfection. J'ai reçu peu de plaintes des détenus pendant l'année.

VISITEURS.

Les visites de simple curiosité, faites par les étrangers et les autres, ne devraient se permettre aisément, ou plutôt ne devraient pas être du tout permises. Les conversations frivoles qui ont lieu à portée de leurs oreilles, distraient les prisonniers de

29—9

leur travail, et sont propres à leur faire supposer qu'on les montre au public comme des choses curieuses. Jusqu'ici, je n'ai pas admis de visiteurs dans la maison, à l'exception des personnes que le statut désigne comme privilégiées, et de celles qui y avaient affaire.

TRAVAUX DE CONSTRUCTION.

Les constructions exécutées par les détenus, pour le département des Travaux publics, à l'usage du pénitencier, ont été considérables; en voici l'énumération:—

4 cottages doubles en pierre, d'un étage et demi, pour des officiers.
1 maison en troncs d'arbres pour l'école.
1 autre en troncs d'arbres, d'un étage et demi, pour servir de quartier aux officiers.
1 porcherie en pierre.
1 glacière "
2 étables avec un grenier à grains, en pierre.
1 dépôt de pompe, en pierre.
1 forge et boutique de peintres, en pierre.
1 bâtiment en bois à serrer les racines fourragères.
1 abattoir, en bois.
1 remise de voitures et d'instruments agricoles, en bois.
596 verges (cubes) de mur de clôture.

Les chevaux et les bœufs de la prison ont été employés aussi à charrier les matériaux de construction, tels que pierre, sable, chaux, bois, etc., pendant 978 journées, lesquelles, sur le pied de $2.75, représentent une somme de $2,689.50. Cette somme, à mon avis, devrait être comptée à titre de revenu, à cette institution par le Département des travaux publics.

FERME ET JARDIN.

Le travail fait sur la ferme a été considérable; malheureusement, il est en grande partie improductif, par la négligence du département des travaux publics.

Le fil métallique pour la confection des clôtures, demandé à plusieurs reprises depuis avril 1881, n'a été reçu que le 18 août suivant. Résultat de ce retard: la destruction par les bestiaux de pièces d'avoines évaluées à $795, et de pièces de pommes de terre évaluées à $969,75. Les jardins ont fourni assez de légumes pour suffire aux besoins; et ces légumes, d'une suffisante variété, étaient excellents.

TERRAINS.

Il m'est impossible d'améliorer l'aspect des terrains autour de la prison, sans un crédit spécial pour cet objet.

DU PEU DE SURETÉ DE LA PRISON.

Dès notre installation dans ce local, j'ai signalé dans mes rapports la nécessité tout à fait urgente d'un mur d'enceinte convenable; je crois devoir rappeler de nouveau que cette clôture est encore à faire, et qu'en conséquence il nous faut exercer sans cesse et partout une vigilance beaucoup plus qu'ordinaire.

Les cellules devenues défectueuses, parce que les briques des jambages se déjoignent, comme vous l'avez constaté vous-même à vos deux dernières visites d'inspection, n'ont encore été l'objet d'aucune attention de la part du département des travaux publics, malgré tous les appels qui lui ont été faits en différents temps.

Il est absolument nécessaire de construire une autre aile, et l'on ne devrait pas différer de faire cette addition au-delà du printemps prochain.

A la demande du département de la justice, je me suis transporté d'ici à Saint Vincent-de-Paul, et j'ai eu la charge par interim, pendant plus de deux mois, du pénitencier qui s'y trouve.

En terminant, laissez-moi dire que l'un des moyens les plus propres à entretenir le zèle des agents pénitentiaires en Canada, dans l'accomplissement de leur pé

agréable service, a été négligé jusqu'ici par le gouvernement; qu'il importerait beaucoup d'établir enfin un système de pensions de retraite pour récompenser de longs services, fidèlement rendus, et qu'il conviendrait aussi d'adopter, pour les cas de blessures, quelque autre mode de secours que celui qui est actuellement en vogue.

La paie de ces agents ne fournit aujourd'hui qu'une simple subsistance, et il leur est impossible de se pourvoir contre la maladie ou les infirmités. Cela me paraît digne de l'attention des autorités; et on devrait y avoir égard dans la préparation du futur budget; je suis bien sûr que cette innovation aurait l'approbation des chefs de tous les pénitenciers.

Je joins à ce rapport les statistiques accoutumées.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. L. BEDSON,
Préfet.

M. J.-G. Moylan,
Inspecteur des pénitenciers.

RAPPORT DE L'AUMONIER CATHOLIQUE.

Cher monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel pour l'exercice 1882.

Pendant la durée de cet exercice, je suis heureux d'avoir à le dire, la conduite générale des prisonniers a été excellente, et n'a cessé d'être un sujet de satisfaction pour moi, dans l'exercice de mon devoir pastoral.

J'ai remarqué souvent, avec le plus vif plaisir, la joie et la consolation que ces pauvres malheureux ressentaient pendant mes visites. Je pouvais alors voir, à l'expression de leurs visages, qu'ils savaient apprécier les bienfaits de la présence d'un aumônier, d'un directeur spirituel au milieu d'eux.

Comme quelques-uns ont une bonne éducation et des dispositions naturelles pour la musique, M. Bedson, préfet de cette institution, a eu la bonté de leur procurer un harmonium. Avec l'aide de cet instrument, un chœur a pu se former; il s'exerce deux fois par semaine, sous la direction de l'un des gardes, qui, en même temps, tient l'orgue. On chante les dimanches des messes grégoriennes avec enthusiasme, et de belles hymnes, appropriées aux différentes fêtes de l'année ecclésiastique.

Au nom des prisonniers catholiques, j'offre ici de sincères remerciements pour le nouvel envoi de livres adressé à notre bibliothèque, à la suite de la demande exprimée par moi dans mon rapport de l'an dernier.

Avant de terminer, je veux profiter de cette occasion, monsieur l'inspecteur, pour reconnaître la parfaite et l'aimable politesse de M. Bedson à mon égard. Très souvent j'ai pu être témoin de la prudence que ce monsieur apporte dans tous ses rapports et avec les officiers et avec les détenus. La constante et irréprochable discipline qui règne dans tout l'établissement prouve hautement que cette prudence ne se dément pas.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J.-B. BAUDIN,
Aumônier catholique.

M. J.-G. Moylan,
Inspecteur des pénitenciers.

RAPPORT DE L'AUMONIER PROTESTANT.

STONEWALL, 26 décembre 1882.

MONSIEUR,—En juin dernier j'ai eu l'honneur d'être nommé aumônier au pénitencier du Manitoba.

Le premier dimanche je fus reçu par le préfet (J. C. Bedson, Esquire) avec une extrême bienveillance.

La chapelle était en très bon ordre; et après le service, je pus m'assurer qu'il restait bien peu d'améliorations à faire.

A une heure et demie de l'après-midi, je fais mes visites aux prisonniers; j'ai des conversations de cinq à dix minutes avec chacun d'eux. Dans les six mois qui viennent de s'écouler, je n'en ai pas entendu un seul se plaindre soit du préfet soit des gardes, non plus que du traitement qu'ils reçoivent au pénitencier.

Je sais persuadé qu'il y a beaucoup de bien à opérer parmi eux, et je prie Dieu qu'il me donne la force, la sagesse, la grâce nécessaire pour leur faire bien comprendre toute sa bonté, tout son amour pour " les prisonniers dans la prison," afin que lorsqu'ils sortiront d'ici, ils n'en sortent pas pour retourner dans " la voie des méchants," mais pour suivre le chemin qui mène à la vie éternelle.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

FRANK T. W. GREENE,

Aumônier.

M. J. G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers.

RAPPORT DU MÉDECIN.

PÉNITENCIER DU MANITOBA, 29 décembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport pour l'exercice expiré le 30 juin 1882.

Je suis heureux de constater que l'état sanitaire de la prison est bien amélioré. Aux mois d'avril et de mai, il y a eu, dans plusieurs cas, des indices de fièvre paludéenne. Dans un cas de décès, où j'ai cru nécessaire de faire l'autopsie, je me suis adjoint deux autres médecins. Nous avons trouvé des signes positifs d'un état typhoïde. Mais, à part cela, nous n'avons observé aucun résultat sérieux des conditions hygiéniques de la prison. L'institution a été exempte de toute épidémie durant l'année.

Lorsque la petite vérole a paru dans le pays, j'ai vacciné avec succès les officiers avec leurs familles et tous les détenus.

La nécessité d'une infirmerie est des plus urgentes. Il n'y a encore aucun local aménagé pour le traitement des malades, à l'exception des cellules ordinaires qui leur sont réservées, et qui sont loin d'offrir le confort nécessaire.

Je proposerais d'inscrire dans le prochain estimatif, une certaine somme pour payer un infirmier, chargé uniquement du soin des malades en traitement. Le nombre des fous s'accroît rapidement, et leur quartier est déjà encombré. La santé des ces prisonniers est satisfaisante.

L'état sain de l'établissement doit être attribué en très grande partie à l'attention que le préfet apporte au confort des détenus, qui ont bonne nourriture et bons vêtements, et à la propreté de l'intérieur de la prison.

J'offre mes remerciements au préfet et à son personnel pour leur constante courtoisie envers moi dans nos rapports officiels.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. R. D. SUTHERLAND,

Médecin.

M. J.-G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers.

N° 1.

Mouvement de la population criminelle du pénitencier du Manitoba, entre le 1er juillet 1881, et le 30 juin 1882.

Détails.	Prisonniers.		
	Hommes.	Femmes.	Total.
Population au 30 juin 1881	52	4	56
Entrés dûrant l'exercice	19	2	21
Total.	71	6	77
Sortis par expiration de la peine	15	....	15
Evadés	....	....	....
Décédés	4	1	5
Population au 30 juin 1882	52	5	57

J. L. BEDSON,
Préfet.

N° 2.

Tableau des infractions commises par les détenus, au pénitencier du Manitoba, pendant la période écoulée du 1er juillet 1881 au 30 juin 1882.

Mois.	Insubordination.	Conversation avec d'autres détenus.	Assaut sur des officiers.	Tentative d'évasion.	Manque de respect à des officiers.	Commun. par signes avec d'aut. détenus	Inattention au travail.	Dommage aux meubles ou aux imm.	Petits larçins.	Menaces à des officiers.	Assaut sur d'autres détenus.	Légères contraventions.	Hésitation à obéir à un ordre.	Désobéissance.	Total de chaque mois.
1881.															
Juillet	1	4	......	......	......	......	1	......	......	1	......	3	......	5	15
Août	2	1	......	......	4	......	1	......	......	......	......	5	......	6	19
Septembre	2	1	......	......	3	......	1	2	......	......	......	4	......	3	16
Octobre	1	......	......	......	4	1	......	......	......	......	......	5	......	5	16
Novembre	......	......	1	......	1	......	......	2	......	2	......	2	......	5	13
Décembre	2	3	1	......	1	......	1	2	......	......	......	1	......	5	16
1882.															
Janvier	......	......	......	......	2	......	......	......	......	......	......	5	......	4	14
Février	1	......	......	......	......	......	......	1	......	......	......	3	......	2	7
Mars	2	......	......	......	1	......	......	1	......	......	......	3	......	1	8
Avril	......	......	......	......	1	1	......	2	......	......	......	1	......	3	8
Mai	......	1	......	......	2	......	......	......	......	......	......	1	......	3	7
Juin	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	1	1
Totaux	11	13	2	......	19	2	4	10	......	3	......	33	......	43	140

J. L. BEDSON,
Préfet.

N° 3.

LISTE des punitions infligées aux détenus, au pénitencier du Manitoba, pendant la même période.

Admonestés.	Réprimandés.	Privés du souper.	Mis au pain et à l'eau	Mis au cachot.	Privés de réduction de peine.	Descendus de classe..	Mis au boulet et à la chaîne.	Privés de lit.	Châtiments corporels. Nombre de coups de fouets prononcé.	Châtiments corporels. Nombre de coups appliqués.	Coups de fouet sur les mains.	Observations.
24	12	3	6	2	21	6	2	1	36	6	14	.

J. L. BEDSON,
Préfet.

N° 4.

RELEVÉ des réductions de peine gagnées par les détenus, au pénitencier du Manitoba, pendant la même période.

Année.	Nombre de jours gagnés.	Nombre de jours de réduction perdus.	Observations.
Du 1er juillet 1881 au 30 juin 1882.....	1,535	184	

J. L. BEDSON,
Préfet.

N° 5.

VALEUR du travail non productif de recettes, fait par les détenus, au pénitencier du Manitoba, du 1er juillet 1881 au 30 juin 1882.

Détails du travail.	Nombre de journées.	Valeur de la journée.	Montant total.	Observations.
		$ cts.	$ cts.	
Service des étables	465	0 50	232 50	
do du fourneau à chaux	30	0 50	15 00	
Construction de cottages	912½	0 75	684 38	Plâtrage, peinturage, etc.
do d'étables	520	0 75	390 00	
do d'une forge	45	0 75	33 75	
do d'une porcherie	112	0 75	84 00	
do d'un mur et clôture de pierre	240	0 75	180 00	596 8/27 verges cubes.
Boulangerie	291	0 75	218 25	
Ouvrages de forgeron	258	0 75	193 50	
Fendre du bois et pomper de l'eau	726	0 50	363 00	
Nettoyage des lampes	150	0 50	75 00	
do des latrines	4	0 50	2 00	
do des égoûts	20	0 50	10 00	
do des terrains	50	0 50	25 00	
Ouvrage de charpenterie et de menuiserie	735	0 75	551 25	
Faucher et meulonner le foin, 80 tonnes	....	6 00	480 00	
Chev. et bœufs empl. à charrier bois et charbon	412	2 75	1,133 00	
do de la pierre, du sable, de la chaux, etc.	891	2 75	2,450 25	
do de la brique et du bois de construct.	87	2 75	239 25	
Chevaux et bœufs employés sur la ferme	153	2 75	420 75	
Cuisine	730	0 75	547 50	
Tricotage	55	0 50	27 50	
Travaux agricoles	131	0 50	65 50	
Jardinage	233	0 50	116 50	
Travail général	150	0 50	75 00	Y compris des réparations à des dépendances.
Confections et raccommod. (atel. des tailleurs.)	493½	0 50	246 75	
do do (atel. des cordonn.)	325	0 50	162 50	
Transp. charbon et bois à la cham. de chauffe	20	0 50	10 00	
Labourage autour des meules de foin	14	1 00	14 00	
Département des travaux publics	63	0 50	31 50	
Carrière	405	0 50	202 50	
Transport des eaux ménagères, cendres, etc.	348	0 50	174 00	Y compris soin des cochons.
Aide-econome	365	0 50	182 50	
Abattage d'animaux	60	0 50	30 00	
Conduite des attelages	170	0 50	85 00	
Creusement d'un puits	102	0 75	76 50	
Badigeonnage à la chaux	60	0 50	30 00	
Aides de l'infirmier	900	0 50	450 00	
Blanchissage des vêtements, literie, etc.	158	0 50	79 00	
60 tonneaux de glace, par tonne	....	8 00	480 00	Extraction et emmagasinage.
800 livres de savon mou, par livre	....	0 05	40 00	
			10,907 13	

J. L. BEDSON,
Préfet.

N° 6.

BILAN du pénitencier du Manitoba indiquant les dépenses et les productions de la ferme et du jardin, pour l'exercice expiré le 30 juin 1882.

Dépense.	Montant.	Produits.	Quantités.	Valeur.	Montant.
	$ cts.			$ cts.	$ cts.
364 journées de travail, à 50c.	182 00	Fèves	119 bottes	0 10	11 90
Semences	197 99	Betteraves	40 do	0 10	4 00
Plants	30 00	do	2 boisseaux	1 00	2 00
Instruments agricoles, etc	348 89	Choux	70 pommes	0 10	7 00
		Choux-fleurs	16 do	0 10	1 60
		Carrottes	146 bottes	0 10	14 60
		Céleri	100 pieds	0 05	5 00
		Citrons	4	0 20	0 80
		Cresson	57 bottes	0 10	5 70
		Concombres	41	0 05	2 05
		Gadelles	4 pintes	0 25	1 00
		Foin	80 tonnes	10 00	800 00
		Laitue	146 bottes	0 10	14 60
		Melons	7	0 10	0 70
		Mouton	160 livres	0 12½	19 20
		Oignons	391 bottes	0 05	19 55
		do	6 boisseaux	1 00	6 00
		Pois	163 pintes	0 05	8 15
		Lard	641 livres	0 12½	80 12
		Pommes de terre	10½ boisseaux	1 10	11 55
		Radis	191 bottes	0 05	9 55
		Rhubarbe	30 do	0 10	3 00
		Epinards	52 do	0 05	2 60
		Tomates	1¼ boisseau	2 00	2 25
		Navets	362 bottes	0 05	18 10
		do	15 boisseaux	0 50	7 50
		Courges	20	0 10	2 00
Balance au crédit	341 64	Savon	800 livres	0 05	40 00
	$1,100 52				$1,100 52
					341 64

A. C. CROOKSHANK,
Comptable.

J. L. BEDSON,
Préfet.

No 7.

DÉTAIL de l'ouvrage fait à l'atelier de la cordonnerie, pénitencier du Manitoba, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1882.

Détail.	Nombre.	Valeur.	Montant.	Observations.
		$ cts.	$ cts.	
Pour la prison :				
Soul'rs ressemel., ½ sem.	43	0 75	32 25	
" retalonnés..... .	15	0 40	6 25	
" rapiécés..........	52	0 25	13 00	
" confectionnés. .	84	2 50	210 00	
Pantoufles confectionn.	14	1 75	24 50	
" raccommod.	2	0 75	1 50	
Tuyau à l'eau réparé..	1	1 00	1 00	
Trait	1	....	0 10	
Sacs à poudre..............	45	0 05	2 25	
Licou...........................	1	....	1 00	
Harnais (confectionnés)	3	5 50	16 50	
Collier......	1	....	1 50	
Courroies de cuir........	24	0 20	4 80	
" raccommodées	3	0 10	0 30	
Mocassins...................	5	0 25	1 25	
Harnais	....	....	22 50	
Pour des particuliers,—souliers demi-ressemelés	10	....	10 77	
" rapiécés	34	....	11 85	
" pantoufles confect.	2	....	2 50	
" " raccommod.	2	....	0 40	
" souliers confect....	4	....	15 00	
" " bouts neufs	6	....	1 30	
			380 27	

No 8.

LA CORDONNERIE du pénitencier du Manitoba en compte avec le gouvernement du Canada, du 1er juillet 1881 au 30 juin 1882.

DT.	Montant.	AV.	Montant.
	$ cts.		$ cts.
Prix des matières premières	679 18	Ouvrage pour le pénitencier	338 45
		" de commande	41 82
Solde à l'avoir..................................	80 97	Matières premières et outill. à l'atelier	379 88
	760 15		760 15

A. C. CROOKSHANK,
Comptable.

J. L. BEDSON,
Préfet.

No 9.

DÉTAIL du travail fait à l'atelier des couturiers, pénitencier du Manitoba, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882.

Détail.	Nombre.	Valeur.	Montant.	Observations.
		Cts.	$ cts.	
Pour les détenus :—				
Pantalons d'été	2	20	0 40	
Casquettes do	13	10	1 30	
Blouses d'hiver	13	75	10 45	
Pantalons do	24	50	12 00	
Gilets do	19	25	4 75	
Casques do	14	20	2 80	
Chemises do	32	15	4 80	
Essuie-mains	86	10	8 60	
Paillasses	9	25	2 25	
Taies d'oreillers	11	10	1 10	
Mouchoirs	70	05	3 50	
Bretelles	22	20	4 40	
Bas	27	10	2 70	
Mitaines de drap	37	10	3 70	
Rugs	3	50	1 50	
Sacs à poudre	45	05	2 25	
Ceintures	2	25	0 50	
Toiles de casquettes	13	05	0 65	
Sacs de drap	12	05	0 60	
Guêtres	1	25	0 25	
Couverture d'orgue	1	50	0 50	
do de voiture	1	50	0 50	
Raccomm. et dégrais. uniformes d'officiers	22 jours	50	11 00	
do de bas et de lingerie de détenus	119 "	50	59 50	
			139 00	

A. C. CROOKSHANK,
Comptable.

J. L. BEDSON,
Préfet.

No 10.

Dt. REVENU du pénitencier du Manitoba pendant l'exercice 1881-82.

		$ cts.			$ c
1881.			1882.		
Juillet	Traite N° 2095, envoyée à l'hon. ministre des Finances	9 60	30 juin	Cordonnerie	38
Août	do 2245 do ...	3 20	30 do	Atelier de tailleurs	11
Sept	do 2403 do ...	10 95	30 do	Ferme	9
Oct	do 3166 do ...	1 25			
Nov.	do 3166 do ...	6 15			
Déc	do 3166 do ...	4 45			
1882.					
Janv	do 3167 do ...	10 08			
Fév	do 3409 do ...	1 20			
Mars	do 3627 do ...	4 20			
Avril	do 3836 do ...	1 25			
Mai	do 53 do ...	1 15			
Juin	do 110 do ...	5 65			
		59 13			59

A. C. CROOKSHANK,
Comptable.

J. L. BEDSON,
Préfet.

No 11.—DÉPENSE.

Le gouvernement du Canada en compte avec le pénitencier du Manitoba, exercice terminé le 30 juin 1882.

1882.	Dt.	$ cts.	1881.	Ar.	$ cts.
juin..	Salaires	11,389 00	Juillet...	Mandat	200 00
	Uniformes	626 69	31 do	Feuille mensuelle des salaires..	924 97
	Rations	6,469 38	26 août.	Mandat en paiement du compte de bois	3,018 75
	Habillement	945 16			
	Allocation de voyage (aux libérés)	220 00	31 do	Feuille mensuelle des salaires...	924 97
			16 sept..	Comptes de juillet	735 64
	Vêtements aux libérés	197 78	21 do	Comptes d'août	1,149 81
	Enterrements	36 00	30 do	Feuille mensuelle des salaires..	924 97
	Chapelles	47 03	30 do	Mandat	150 00
	Literie	84 70	29 oct...	Comptes de septembre	1,133 91
	Ecoles	107 80	31 do	Feuille mensuelle des salaires..	864 97
	Evasions	25 00	30 nov..	do do	924 97
	Hôpital	555 53	20 déc...	Comptes de novembre	1,330 82
	Imprévus	1,944 17	29 do	Comptes d'octobre	1,593 29
	Chauffage	3,883 93	31 do	Feuille mensuelle des salaires...	924 97
	Eclairage	547 57			
	Réparations aux bâtiments	244 30	1882.		
	Entretien des machines	12 98			
	Dépôt d'armes	108 55	31 janv.	do do	924 97
	Cuisine	144 70	3 fév...	Comptes de décembre	1,169 97
	Fourniture de bureau	43 17	24 do	Comptes de janvier	796 61
	Divers	92 93	28 do	Feuille mensuelle des salaires..	924 97
	Ferme et étables	2,085 28	22 mars.	Comptes de février	712 56
	Visite du gouverneur-général	400 22	29 do	Chèque pour payer le salaire de l'ingénieur-mécanicien	60 00
août.	Dépôt en remboursem., n° 582.	20 12			
			31 do	Feuille mensuelle des salaires.	924 97
			30 avril.	do do	924 97
			2 mai.	Comptes de mars	1,710 01
			17 do	Comptes d'avril	547 02
			31 do	Feuille mensuelle des salaires...	924 97
			16 juin..	Comptes de mai	950 41
			30 do	Feuille mensuelle des salaires...	924 97
			11 août.	Comptes de juin	3,933 55
		30,231 99			30,231 99

A. C. Crookshank,
Comptable.

J. L. Bedson,
Préfet.

No 12.

LISTE des officiers et employés du pénitencier du Manitoba, 30 juin 1882.

Fonction.	Nom.	Age.	Lieu de naissance. Ville.	Lieu de naissance. Pays.	Religion.	Date de la nomination.	Appointements ou salaires annuels. $ cts.
Préfet	J. L. Bedson	40	Betley	Angleterre	Anglican	23 mai 1871	2,000 00
Chirurgien	W. R. Sutherland	25	Kildonan	Manitoba	Presbytérien	1er do 1882	800 00
Gardien-chef	Æneas O. McDonell	36	Pointe Fortune	Canada	Catholique romain	17 janvier 1881	800 00
Comptable et garde-magasin	Henry Gosling	47	Manchester	Angleterre	Wesléyen	25 mai 1882	1,075 00
Aumônier protestant	Francis Green	28	Burlington	Canada	Anglican	1er juin 1882	300 00
do catholique	Père Baudin	46	Ottawa	do	Catholique romain	1er janvier 1881	300 00
Econome et instructeur	Davis Little	42	Marshfield	Angleterre	Anglican	8 juin 1875	725 00
Maître de métier et garde	Alex. Garven	43	Wellington	Canada	Presbytérien	1er avril 1878	820 00
Ingénieur-mécanicien	John Henry	44	Netherton	Angleterre	Methodiste	do 1882	900 00
Garde	George Addison	43	Perth	Ecosse	Presbytérien	29 sept. 1881	600 00
do	Wm. Mulvaney	32	Dublin	Irlande	Catholique romain	2 déc. 1877	600 00
do	Henry Hall	47	Elm	Angleterre	Anglican	29 janvier 1880	600 00
do	John Fairbairn	29	Enswick	Ecosse	Presbytérien	29 avril 1882	600 00
do	William Abbott	30	Montreal	Canada	Anglican	14 juillet 1877	600 00
do et messager	Samuel McCormack	29	London	do	Wesléyen	1er octobre 1880	600 00

J. L. BEDSON,
Préfet.

A. C. CROOKSHANK,
Comptable.

N° 13.

COMPTE des bas tricotés au pénitencier du Manitoba, pendant l'exercice 1881-1882.

Bas.	Nombre de paires.	Valeur à la douz	Valeur totale.	Observations.
		$ cts.	$ cts.	
de laine...........................	37$\frac{5}{12}$ douz.	4 80	179 60	

N° 14.

ÉTAT indiquant le revenu du pénitencier du Manitoba, pendant le même exercice.

DT.	Montant.	AT.	Montant.
	$ cts.		$ cts.
Déposé à la Banque des Marchands à Winnipeg, au crédit du receveur-général......	59 13	Ventes de souliers, etc........................	59 13
Remboursé par le gouvernement fédéral pour l'entretien des aliénés	5,100 17	Montants dus par les gouvernements du Manitoba, du Kéwatin et des Territoires du Nord-Ouest, pour l'entr. des aliénés.	5,100 17
	5,159 30		5,159 30

N° 15.

LISTE des décès survenus au pénitencier du Manitoba, pendant le même exercice.

Numéro.	Nom.	Age.	Maladie.	Date de l'admission.	Date du décès.	Pays.	Nombre de jours à l'infirmerie.	Observations.
7	Ka-ka-wink..	19 ans.	Débilité gé'érale par suite de scrofule..	13 fév. 1881.	3 juin 1882.	Territoire du N.-Ouest, Sauvages de la nation du Sang.........	309	

PENITENCIFR DE LA COLOMBIE-BRITANNIQNE.

RAPPORT DU PRÉFET POUR L'EXERCICE 1881-1882.

NEW-WESTMINSTER, C.-B., 1er juillet 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon quatrième rapport annuel s l'administration de ce pénitencier, avec les états ordinaires pour l'exercice expiré 30 juin 1882.

Il restait à ce pénitencier, le 30 juin 1881, 43 détenus; depuis il en a été re des prisons communes 19. Total 62. Sont sortis dans le cours de l'exercice p expiration de leur peine, 6; sont décédés, 4. Restaient à minuit, le 30 juin 1882, détenus.

Je suis heureux d'avoir à témoigner que la conduite des officiers et employés toujours été telle que je la pouvais désirer; et ici permettez-moi de vous faire rem quer que les nombreux changements qui se sont produits dans le personnel de pénitencier sont entièrement dus à la trop grande modicité des appointements. Il a quelques années, aucun blanc n'aurait voulu travailler dans la Colombie-Britanniq pour $50 par mois; et encore à présent la vie dans cette province est presque au chère qu'elle était il y a vingt ans; aussi notre monde a-t-il toujours l'œil au gu pour découvrir quelque emploi plus lucratif, et maintenant que des travaux chemin de fer s'exécutent dans le voisinage immédiat de New-Westminster, il y au tant d'ouvertures offertes aux hommes laborieux que je crains que nous ne puissio retenir davantage nos employés les plus actifs et les plus capables avec les salair actuels.

La bâtisse si nécessaire pour les installations d'ateliers a été achevée dans l premières semaines du printemps; mais elle n'est pas encore outillée ni aménag pour le travail.

Je n'ai pas eu d'informations officielles, depuis l'an dernier, au sujet de la co truction de maisons d'habitation pour nos gardes mariés; je prends la liberté vous rappeler que la nécessité d'en bâtir est devenue tout à fait urgente.

Je fais entourer environ trente-deux acres de terrain d'une clôture haute douze pieds. Le travail est très rude, car il faut abattre les arbres et arracher souches sur un espace d'au moins trente pieds de chaque côté de la ligne de clôture.

Le 23 mai dernier, nous eûmes à combattre un incendie de forêt qui commen à un mille environ de la réserve du pénitencier. Il se développa si rapidement q lorsque nous pensions encore le matin n'en avoir à souffrir que de la fumée et u chaleur plus forte, il fallut à midi nous mettre tous à l'ouvrage, officiers com détenus, pour arrêter sa course; il vint si près de notre réserve, cependant, que no dûmes défaire une partie de la clôture neuve, de peur qu'il n'approchât encore plus d édifices du pénitencier. Par mesure de prudence, nous avions même fait nos pré ratifs pour déménager. Mais toute la perte se borna à la clôture abattue. Je pen que la clôture sera entièrement finie en septembre; tous les matériaux sont rend sur place.

Il n'a encore rien été fait pour le chauffage des chapelles, et l'aile entière n'a q de simples poêles, qui, en certains temps, ne peuvent suffire à la réchauffer suffisa ment, et qui empêchent toujours de tenir le dortoir aussi propre, aussi net de po sière, que je le voudrais.

L'école est aussi bien conduite qu'il est possible, eu égard au mélange des nat nalités que présente la population de ce pénitencier.

La conduite, ainsi que l'industrie des détenus, a généralement été bonne; aucu infraction bien grave n'a été commise.

Les fréquentes communications que vous avez reçues de moi pendant l'année, vous auront, je l'espère, tenu parfaitement au courant de la régie de cette institution.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ARTHUR H. McBRIDE,
Préfet.

M. J.-G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers.

RAPPORT ANNUEL DU MÉDECIN,

PÉNITENCIER DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE,
1er juillet 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire mon rapport pour l'exercice qui vient de finir.

La santé des détenus a été, à tout prendre, meilleure que les années précédentes, bien que les décès aient été nombreux. Trois sauvages sont morts ; tous les trois ont été emportés par ces maladies régnantes parmi ceux de leur race, maladies si souvent fatales à l'individu libre, et encore plus sûrement fatales pour le prisonnier ; car comme je le disais l'année dernière, les sauvages sont moins capables de résister aux effets énervants de la réclusion que les blancs ou les chinois. En ce moment, il y en a deux dont la santé se dérange, et il est probable que les autres montreront aussi la même tendance morbide. La quatrième mort a été soudaine et inattendue ; elle a été causée par une maladie de cœur.

J'ai à remercier le préfet de l'aide infiniment utile qu'il m'a donnée pour l'exercice de mes devoirs, et du zèle avec lequel il s'est occupé de la condition hygiénique du pénitencier. Je ne puis trop louer sa bonté, ses soins attentifs et constants pour les prisonniers qui sont en traitement à l'infirmerie.

Je dois beaucoup de remerciements aussi à l'économe M. McInnes.

Je ne puis me dispenser d'appeler encore l'attention sur la nécessité d'avoir un local à part pour l'infirmerie. Il est très difficile aujourd'hui de donner les soins, l'attention voulue aux patients qui ont, comme les trois sauvages dont je parlais tout à l'heure, des maladies longues et traînantes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

C. NEWLAND TREW, M. D.,
Médecin.

M. J.-G. MOYLAN,
Inspecteurs des pénitenciers.

RAPPORT DE L'AUMONIER PROTESTANT POUR L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'il ne s'est passé dans mon département rien qui nécessite une mention spéciale dans ce rapport annuel.

J'ai régulièrement conduit tous les services ordinaires, et les détenus se sont montrés attentifs et respectueux. L'école progresse autant qu'on pouvait s'y attendre.

J'ai eu vingt-quatre détenus sous mes soins dans le cours de l'année. Il m'en reste en ce moment dix-neuf.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ROBERT JAMIESON,
Chapelain protestant.

M. J.-G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers.

RAPPORT DE L'AUMONIER CATHOLIQUE.

NEW-WESTMINSTER, C. B., août 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel pour l'exercice expiré le 30 juin 1882. Quoiqu'il y ait eu augmentation dans le nombre des décès, particulièrement parmi les détenus confiés à mon ministère spirituel, je puis dire qu'à tout considérer l'état sanitaire a été bon. J'ai appris avec plaisir qu'un crédit avait été ouvert pour procurer des livres aux prisonniers, et aussitôt que j'aurai reçu l'argent je m'empresserai d'acheter ceux qui sont nécessaires à leur instruction. Les améliorations sur les terrains du pénitencier et alentour se poursuivent activement sous l'habile direction du sous-préfet : avant peu, si les travaux se continuent de la sorte, il feront vraiment honneur à l'institution.

Depuis le commencement de la présente année fiscale, je le mentionne à regret, un exécrable complot d'evasion a été tramé par des prisonniers; leur dessein a été découvert à temps d'une manière vraiment providentielle ; et cette découverte a sauvé probablement la vie de plusieurs officiers de la prison.

En terminant, je crois devoir dire qu'une visite de l'inspecteur est devenue nécessaire et qu'elle aurait, à mon avis, de très heureux résultats. Aujourd'hui que les moyens de transport jusqu'en Colombie sont si améliorés, il est à désirer que l'inspecteur des pénitenciers vienne visiter plus souvent notre institution.

Relevé concernant les détenus catholiques :—

Nombre des détenus au 30 juin 1881	26	
" " reçus dans le cours de l'exercice	12	
" " échangés	2	
	—	40
Sortis par l'expiration de leurs condamnations	4	
Décédés pendant l'exercice	3	
	—	7
Restant au 30 juin 1882		33

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

EDWARD M. J. HARRIS, O.M.I.,
Aumônier catholique.

M. J.-G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers,
Ottawa.

RAPPORT ANNUEL DE L'INSTRUCTEUR,

PÉNITENCIER DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE,
1er juillet 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel sur l'école. L'assistance quotidienne a été en moyenne de vingt-trois élèves. Les matières enseignées sont la lecture, l'épellation, l'écriture, l'arithmétique, la grammaire, la géographie, le français et l'allemand. Les nationalités des prisonniers sont si diverses que presque chaque élève demande un enseignement distinct, et comme le temps réservé pour l'école est très court, plusieurs se sont plaints de n'avoir pas reçu leur juste part d'attention. Règle générale, toutefois, les premiers à se plaindre sont les moins empressés d'apprendre.

Voici les nationalités des vingt-trois élèves de l'école: Blancs, 4; Chinois, 7; Sauvages, 6; 1 Métis français, 1 Métis anglais, 1 Grec, 1 insulaire de Sandwich, 1 originaire des Antilles et 1 Italien. Un des Sauvages est sourd et muet, et, depuis son arrivée, il y a plus d'un an, il a appris à lire et à écrire. Deux prisonniers font fonctions d'aides-instituteurs. Si l'école pouvait se tenir dans une chambre à part, au lieu d'être, comme à présent, mêlée avec les escouades qui viennent se faire faire la barbe, les vendredis et samedis, ses progrès seraient plus satisfaisants, quoique ceux qu'elle fait, dans ces conditions fâcheuses, soient très encourageants. M. Jamieson m'a beaucoup secondé, et s'est trouvé souvent aux leçons. Le père Harris, aussi, a témoigné, cette année, l'intérêt qu'il prend à l'école en y venant dans deux différentes occasions.

Il y a eu 1326 changements de livres, à la bibliothèque; savoir: 72 par les officiers, 649 par les détenus catholiques et 605 par les détenus protestants.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. H. FALDING,

Maître de l'école.

M. J.-G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers,
Ottawa.

No 1.

LISTE des officiers et employés du pénitencier de la Colombie-Britannique, au 30 juin 1882, avec indication du chiffre des appointements, de l'âge et de la date de la nomination de chacun.

Nom.	Fonction.	Salaire.	Age.	Date de la nomination.	Observations.
		$			
Arthur H. McBride	Préfet	1,200	47	16 mai 1878.	
James Fitzsimmons	Sous-préfet	900	42	12 août 1878.	
W. H. Falding	Comptable et garde-magasin.	800	24	9 do 1878.	
do	Maître de l'école	200	24	9 do 1878.	
Charles N. Trew	Médecin-chirurgien	500	43	9 do 1878.	
Rev. R. Jamieson	Aumônier protestant	300	51	4 janvier 1879.	
Rev. E. M. I. Horris	Aumônier catholique	300	51	27 septembre 1878.	
Thomas A. McInnes	Econome	650	22	10 mai 1882.	
Henry Kehoe	Garde	600	41	27 septembre 1878.	
John Devoy	do	600	46	27 do 1878.	
James Fitzgerald	do	600	41	15 avril 1879.	
Isaac Lawrence	do	600	30	6 septembre 1880.	
John Buie	do	600	37	1er octobre 1880.	
Thomas W. Quilty	do	600	31	18 janvier 1882.	
Jonathan Morey	Garde et messager	600	58	3 septembre 1878.	
Patrick Smyth	Garde et conducteur d'attel...	600	41	21 février 1879.	

No 2.

Compte de la ferme, pénitencier de la Colombie-Britannique, pour l'exercice expiré le 30 juin 1882,

Dt. Av.

Détail.	Montant.	Détails et quantités.	Valeur.	Montant.
	$ cts.		$ cts.	$ ct
1,188½ journées de détenus, à 50 cts	592 75	Pommes de terre, 51,746 livres	0 01½	776 1
256 journées de chevaux, à $1.50	384 00	Avoine, 3,500 livres	0 01¼	43 7
Salaire d'un garde, 6 mois	300 00	Pois, 1,600 livres	0 02	32 0
Semences et instrum. agricoles.	49 54	Oignons, 2,500 livres	0 03	75 0
Balance	115 70	Navets, 600 livres	0 02	12 0
		Carrottes, 300 livres	0 02	6 0
		Lard	0 15	116 2
		Choux, 780 pommes, pièce	0 10	78 0
		Laitue, 250 bottes	0 02	5 0
		Radis, 150 do	0 02	3 0
		Persil, 500 do	0 02	10 0
		Epinards, 60 do	0 03	1 8
		Foin, 9 tonnes	17 00	153 0
		Paille d'avoine, 6 tonnes	10 00	60 0
		Pesats, 2½ tonnes	10 00	25 0
		Engrais, 150 charretées	0 30	45 0
Total	1,441 99	Total		1,441 9

No 3.

Liste des détenus décédés au pénitencier de la Colombie-Britannique dans le cou de l'exercice expiré le 30 juin 1882, avec mention de leur crime et du lieu condamnation.

No.	Nom.	Crime.	Lieu de condamnation.	Date du décès.
1	Dandy Jim (Sauvage)	Blessure volontaire	New Westminster	13 septembre 1881.
2	Harry (Sauvage)	Larcin	do	14 do 1881.
3	John Dawdry	do	Victoria	26 février 1882.
4	Jacob (Sauvage)	Meurtre	do	19 mars 1882.

N° 4.

RELEVÉ des réductions de peine gagnées par les détenus du pénitencier de la Colombie-Britannique, libérés pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882.

Nombre.	—	Nombre de jours.	Observations.
1	A gagné	537½	
1	do	229	
1	do	128	
1	do	124	
1	do	116	
1	do	90	
6			

N° 5.

[M]OUVEMENT de la population criminelle au pénitencier de la Colombie-Britannique du 1er juiliet au 30 juin 1882.

Distribution.	Prisonniers.			Observations.
	Hommes.	Femmes.	Total.	
[Re]stant à minuit le 30 juin 1881	43	....	43	
[Ad]mis pendant l'exercice	19	....	19	
	62	....	62	
[L]ibérés par expiration de la peine	6	....	6	
[Dé]cédés	4	....	4	
[Re]stant à minuit le 30 juin 1882	52	....	52	

N° 6.

STATISTIQUES criminelles, pénitencier de la Colombie-Britannique, pour l'exercice expiré le 30 juin 1882.

—	Catégories.	Hommes.	Femmes.	Total.
Race	Blancs	11	......	11
	De couleur	1	......	1
	Sauvages	6	......	6
	Métis	1	......	1
		19	......	19
Etat civil	Non mariés	15	......	15
	Mariés	4	......	4
		19	......	19
Age	Au-dessous de 20 ans	1	......	1
	De 20 à 30 ans	13	......	13
	De 40 à 50 ans	2	......	2
	De 50 à 60 ans	2	......	1
		19	......	19
Pays	Colombie-Britannique	9	......	9
	Nouveau-Brunswick	1	......	1
	Etats-Unis	5	......	5
	France	1	......	1
	Norvége	1	......	1
	Chine	1	......	1
	Iles Sandwich	1	......	1
		19	......	19
Religion	Protestants	7	......	7
	Catholiques	12	......	12
	D'autres religions	......	......	......
		19	......	19
Crimes	Larcin	6	......	6
	Effraction de maison et larcin	2	......	2

—	Catégories.	Hommes.	Femmes.	Total.
Crimes	Effraction de maison	2	......	2
	Tentative de viol	1	......	1
	Vol avec violence	2	......	2
	Assaut	2	......	2
	Blessure volontaire	1	......	1
	Coup de feu	1	......	1
	Homicide	1	......	1
	Vol de bestiaux	1	......	1
		19	......	19
Etat ou profession	Journaliers	14	......	14
	Peintres en bâtiment	2	......	2
	Forgeron	1	......	1
	Tailleur de pierre	1	......	1
	Voiliers	1	......	1
		19	......	19
Condamnation	2 ans	5	......	5
	3 do	3	......	3
	4 do	2	......	2
	5 do	3	......	3
	6 do	1	......	1
	7 do	3	......	3
	8 do	1	......	1
	12 do	1	......	1
		19	......	19
D'où on les a reçus	New-Westminster	12	......	12
	Victoria	6	......	6
	Kamloops	1	......	1
		19	......	19
Tribunal	Assises générales	19	......	19

No 7.

ETAT indiquant la valeur du travail fait par les détenus au pénitencier de la Colombie Britannique, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882.

Travail.	Nombre de journées.	Valeur de la journée.	Montant total.	Observations.
		$ cts.	$ cts.	
Ferme	1,185	0 50	592 75	
Défrichement	1,836	0 50	918 25	
Ouvrage de charpenterie et menuiserie	291	0 50	145 50	
" forge	76½	0 50	38 25	
Travaux de clôture	2,277	0 50	1,138 50	
" domestiques	1,242	0 50	621 00	
Cuisine	936	0 50	468 01	
Service d'aide de cuisine	298	0 50	149 00	
Service de messager	311	0 50	155 50	
" d'aide d'infirmerie	49	0 50	24 50	
Blanchissage	370	0 50	185 00	
Raccommodage de vêtements	411½	0 50	205 75	
Drainage	166½	0 50	83 25	
Confection d'une terrasse	57	0 50	28 50	
" de chemins	31	0 50	15 50	
" de bardeaux	56½	0 50	28 00	
" de poteaux	5½	0 50	2 75	
" de trottoirs	76½	0 50	38 25	
" de chemises	6½	0 50	3 25	
Travaux de nettoyage	29	0 50	14 50	
Chargement du charbon	4	0 50	2 00	
Gazonnement	2	0 50	1 00	
Nivellement de la cour	1,003	0 50	501 50	
Pavage de la cour	23	0 50	11 50	
Translation de vieux bâtiments	23	0 50	11 50	
Réparations à la grange	85	0 50	42 50	
" aux étables	11	0 50	5 50	
Badigeonnage à la chaux	53	0 50	26 50	
Peinturage et réparations de fenêtres	42	0 50	21 00	
Peinturage d'ouvrages en fer, etc.	96	0 50	48 00	
Extinction d'incendie de bois	32	0 50	16 00	
Abattage d'arbres	4	0 50	2 00	
Enlèvement de neige	30½	0 50	15 25	
Conduite d'attelage	468½	0 50	234 25	
Valeur totale du travail des prisonniers			5,798 00	
Chevaux employés sur la ferme	12	1 50	18 00	
" à charrier du charbon.	22½	1 50	33 75	
" " des gazons	16	1 50	24 00	
" " des pierres	86	1 50	129 00	
" " de la terre	88	1 50	132 00	
" " du foin	2	1 50	3 00	
" " de l'engrais	242	1 50	363 00	
Valeur totale du travail fait par les chevaux			702 75	

No 8.

RELEVÉ sommaire des punitions infligées dans le pénitencier de la Colombie-Britannique, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882.

Date.	Privés de lit.	Mis en cellule solitaire.	Mis au pain et à l'eau.	Réprimandés.	Privés de partie des rémissions.	Privés de lampe.
1881.						
Juillet	1	2	2	1	....	....
Août	....	....	....	4	....	....
Septembre	....	....	....	2	1	....
Octobre	3	4	4	1	1	4
Novembre	2	3	2	1	2	....
Décembre	1	2	....	5	3	....
1882.						
Janvier	....	....	....	2	....	....
Février	....	1	1	4	2	....
Mars	1	3	3	3	1	2
Avril	....	....	....	9	....	....
Mai	1	2	2	1	2	6
Juin	....	2	2	5	2	....
Total	9	19	16	37	14	12

No 9.

ETAT indiquant le nombre des évasions et des réintégrations au pénitencier de la Colombie-Britannique, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882.

Date.	Evadés.	Repris.	Nom.	Crime.	Lieu de la condamnation.
1881.					
26 juillet	1	1	Antonio Lamproux	Tué des bestiaux	Kamloops.
26 do	1	1	Quickselle	Larcin	do
26 do	1	1	Pierre	do	Lytton.

N° 10.

TABLEAU des cas traités à l'infirmerie, au pénitencier de la Colombie-Britannique, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1882.

Maladies.	Restant, commenc., exercice.	Admis.	Renvoyés.	Décédés.	Restant, fin, exercice.	Observations.
Abcès, *psoas*	1	....	....	1	....	
Abcès	....	1	1	....	....	
Accidents—						
Blessure au dos	....	1	1	....	....	
do à la jambe	....	1	1	....	....	
do aux pieds	....	2	2	....	....	
Constipation	....	2	2	....	....	
Fièvre, simple	....	1	1	....	....	
Hémorrhoïdes	....	1	1	....	....	
Orchitis	....	1	1	....	....	
Influenza	....	3	3	....	....	
Erysipèle	....	1	1	....	....	
Gonflement de glande	....	1	1	....	....	
Phthisie	2	1	1	2	....	1 renvoyé en meilleur état.
Paralysie faciale	....	1	1	....	....	
Rhumatisme	....	5	5	....	....	
Ulcères	....	1	1	....	....	

Outre les malades ci-dessus, le détenu Dawdrey est mort soudainement de la rupture d'un petit anévrisme de l'aorte.

C. NEWLAND TREW, M.D.,
Médecin du pénitencier de la Colombie-Britannique.

1er juillet 1882.

N° 11.

MOUVEMENT comparatif de la population criminelle au pénitencier de la Colombie-Britannique, pendant les quatre exercices antérieurs au 30 juin 1882.

Années.	Entrées.			Sorties.								Restant à la fin de l'exercice.	Moyenne quotidienne
	Venant des prisons communes.	Repris.	Total.	Sortis par expiration de peine.	Graciés.	Suicides.	Décédés.	Extrait par ordre de cour.	Envoyés à l'asile des aliénés.	Evadés.	Total.		
1879	36	....	36	6	....	....	....	....	....	....	6	30	33
1880	10	....	10	3	....	....	2	....	....	2	7	33	31½
1881	22	....	22	8	1	....	1	1	....	1	12	43	38
1882	19	3	22	6	....	....	4	....	....	3	13	52	47½

N° 12.

COMPTE des objets d'habillement faits au pénitencier de la Colombie-Britannique, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1882.

Nombre d'articles.	Articles.	Durée du travail : jours.	Valeur de la journée.	Montant.	Valeur de l'étoffe.	Total.
			cts.	$ cts.	$ cts.	$ ct
19	Chemises de flanelle...........	19	50	9 50	32 64	42 14

N° 13.

LISTE des détenus décédés au pénitencier de la Colombie-Britannique pendant l'ann expirée le 30 juin 1882.

Nom.	Race.	Cause de la mort.
Dandy Jim..	Sauvage	Phthisie.
Harry	do	do scrofuleuse.
Jacob..	do	Abscès psoas, scrofuleux.
J. Dawdrey..	Anglais	Rupture d'anévrisme de l'aorte.

C. NEWLAND TREW, M.D.,
Chirurgien, pénitencier de la Colombie-Britannique.

1er juillet 1882.

RÉPONSE SUPPLÉMENTAIRE

(29*a*)

I ministre de la justice sur les pénitenciers du Canada :—dépenses du pénitencier de la Colombie-Britannique pour l'exercice terminé le 30 juin 1882.

—

RÉPONSE

(30)

Aun ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 23 février 1883 :—pour un état détaillé des recettes et dépenses imputables au fonds consolidé, du 1er juillet au 1er février 1883.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,

Secrétaire d'Etat intérimaire.

Secrétariat d'Etat,
26 février 1883.

—

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus n'ont pas été imprimées.*]

RÉPONSE

(31)

À un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, daté le 16 février 1883 :—Pour un état du nombre de vétérans de 1812, survivants ; du nombre de vétérans décédés depuis 1875, et du nombre de veuves de vétérans décédés qui ont demandé des secours.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,

Secrétaire d'Etat intérimaire.

Secrétariat d'Etat,
26 février 1883.

RÉPONSE

(31a)

À UN ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, daté le 20 février 1883 :—Pour un état contenant les noms et résidences de tous les miliciens de 1812 qui ont reçu leur pension pendant le dernier exercice financier, ainsi que le montant donné à chacun d'eux.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,

Secrétaire d'Etat intérimaire.

Secrétariat d'Etat,
8 mars 1883.

RÉPONSE

(31b.)

À un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, daté le 15 mars 1883 :—Pour copies de toutes soumissions, annonces, contrats, lettres, comptes, pièces justificatives, mandats, rapports et autres documents relatifs à l'achat de couvertures pour la milice, pendant la vacance.

Par ordre.

HECTOR L. LANGEVIN,

Secrétaire d'Etat par int.

Secrétariat d'Etat,
3 avril 1883.

Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.]

RÉPONSE

(31c)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, daté le 14 mars 1883 :—Pour copie de toutes requêtes demandant de nouveaux canons pour la batterie de campagne de Richmond, et de toute correspondance à ce sujet.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,

Secrétaire d'Etat intérimaire.

Secrétariat d'Etat,
10 avril 1883.

RÉPONSE

(31*d*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, daté le 19 mars 1883 :—Pour copie de toute la correspondance relative à la supplique de John Stewart, de Woodbridge, l'un des volontaires de 1837-38, demandant de l'assistance soit par un octroi de terre ou autrement pour ses services dans la défense du pays à cette époque.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,

Secrétaire d'Etat intérimaire.

Secrétariat d'Etat,
10 avril 1883.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(31*e*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 16 avril 1883 :—Pour un état donnant le nombre des officiers, sous-officiers et soldats qui ont suivi un cours d'instruction dans les batteries A et B, chaque année depuis leur établissement ; le nombre de ceux qui ont obtenu un certificat d'aptitudes, chaque année, et le coût complet, par année, de chaque batterie pendant la même période.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN.

Secrétaire d'Etat intérimaire.

Secrétariat d'Etat,
5 mai 1883.

ETAT indiquant le nombre des officiers, sous-officiers et soldats qui ont reçu un cours d'instruction dans les batteries " A " et " B," chaque année depuis leur établissement ; le nombre de certificats d'aptitude accordés.

Exercice financier.	Officiers, sous-officiers et soldats qui ont suivi un cours d'instruction.			Certificats d'aptitude accordés.
	Batterie "A."	Batterie "B."	Total.	
1871-72	127	179	306	15
1872-73	143	135	278	108
1873-74	139	129	268	100
1874-75	114	131	245	64
1875-76	118	88	206	111
1876-77	128	133	261	106
1877-78	102	110	212	94
1878-79	91	100	191	97
1879-80	98	108	206	127
1880-81	80	144	224	86
1881-82	77	152	229	71
Total	1,217	1,409	2,626	979

J. EUG. PANET, *sous-ministre de la milice et de la défense.*

OTTAWA, 4 mai 1883.

ETAT indiquant la dépense annuelle pour le compte des batteries " A " et " B, depuis la date de leur établissement jusqu'au 30 juin 1882.

Exercice financier.	Batterie " A." Montant.	Batterie "B." Montant.	Total des dépenses pour les deux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1872	40,263 38	45,791 85	86,055 23
1873	34,047 59	45,866 05	79,913 64
1874	46,767 92	62,945 48	109,713 40
1875	45,976 53	68,974 03	114,950 56
1876	47,009 38	62,935 62	109,945 00
1877	47,779 59	61,912 26	109,691 85
1878	48,039 83	66,695 48	114,735 31
1879	48,743 65	65,179 83	113,923 48
1880	50,363 65	66,578 68	116,942 23
1881	54,015 10	60,894 43	114,909 53
1882	51,129 20	66,049 94	117,179 14
	514,135 82	673,823 55	1,187,959 37

Total, dépenses pour la batterie " A "......$ 514,135 82
do do " B "...... 673,823 55

Total, dépenses pour les deux......$1,187,959 37

J. EUG. PANET, *sous-ministre de la milice et de la défense.*

MINISTÈRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE, OTTAWA, 20 avril 1883.

RÉPONSE

(31f)

A une ADRESSE du SÉNAT, datée du 15 mars 1883 :—Pour 1. Copies des soumissions pour les ouvrages qu'il y avait à exécuter au camp de Berthier en 1882 pour le tir à la cible, soit en terre soit en bois ; le prix de ces diverses soumissions, le nom des personnes auxquelles elles ont été accordées.

2. Un état des soumissions faites au département de la milice pour le transport, aller et retour, des tentes et autre matériel ; à qui ces entreprises ont été données et à quel prix.

3. Un état des soumissions pour la cantine et à qui octroyée.

4. Aussi une liste des soumissions pour fournir le pain, les viandes et autres choses requises pour la tenue de ce camp, avec la liste des noms et des prix acceptés et la quantité fournie par chacun et le montant payé dans chaque cas.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,

Secrétaire d'Etat par intérim.

Secrétariat d'Etat,
15 mai 1883.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*]

RÉPONSE

(32)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 19 février 1883, pour copie de toute correspondance non encore produite, concernant l'acte d'extradition du Canada et la suspension de l'acte impérial dans les limites du Canada ; et de toute proclamation ou arrêtés du conseil impériaux ou canadiens à ce sujet.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat intérimaire.

Secrétariat d'Etat,
1er mars 1883.

OTTAWA, 28 février 1883.

MONSIEUR,—Sur renvoi d'une adresse de l'honorable Chambre des Communes priant Son Excellence le gouverneur général de faire déposer devant la Chambre copie de toute la correspondance non encore produite, concernant l'acte d'extradition du Canada et la suspension de l'acte impérial dans les limites du Canada ; et de toute proclamation ou arrêtés du conseil impériaux ou canadiens à ce sujet, j'ai l'honneur, d'après les instructions du ministre de la Justice et conformément aux termes de le dite adresse, de vous transmettre sous ce pli copie de la dépêche du très honorable secrétaire d'Etat pour les colonies à Son Excellence, renfermant copie d'un arrêté du Conseil de Sa Majesté, suspendant au Canada l'acte d'extradition de 1870, en autant qu'il se rapporte à aucun des pays étrangers auxquels il se rapportait à la date de l'arrêté, et pour aussi longtemps que les clauses de certains actes du Canada resteront en force ; ainsi que d'autres documents.

Le département de la Justice a reçu cette dépêche le 27 courant.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. POWER, pour le sous-ministre de la Justice.

A M. G. POWER, sous-secrétaire d'Etat.

(Lord Derby à lord Lorne.)

RUE DOWNING, 7 février 1883.

MILORD,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour être communiquées à votre gouvernement, des copies d'un ordre de Sa Majesté en Conseil, suspendant au Canada "l'Acte d'extradition de 1870," en autant qu'il se rapporte à un pays étranger auquel il se rapportait à la date de l'ordre, et pour aussi longtemps que les clauses de certains actes du Canada resteront en force. Je vous inclus aussi une liste des traités d'extradition entre ce pays et les puissances étrangères.

Je crois devoir observer que, à l'exception de celui entre ce pays et les Etats-Unis, daté du 9 août 1842 (article X), tous ces arrangements ont été faits en vertu d'ordres en conseil sous l'opération de l'Acte d'extradition de 1870.

Note a été prise au bureau des affaires étrangères des conditions de l'ordre en conseil inclus dans la présente en vue de pourvoir convenablement au cas du Canada dans tout ordre en conseil qui pourrait être émis pour mettre à effet les arrangements subséquents avec un pays étranger.

J'ai l'honneur, etc.,

DERBY.

Au gouverneur général
Le très honorable Marquis de Lorne, C.C., G.C.M.G.

TRAITÉS D'EXTRADITION EN FORCE, JANVIER, 1883

	Fo. No.
Autriche-Hongrie, 3 décembre 1873	567
Belgique, 20 mai 1876	598
" 23 juillet 1877	613
Brésil, 13 novembre 1872	564
Danemark, 31 mars 1873	552
France, 14 août 1876	610
Allemagne, 14 mai 1872	536
Haïti, 7 décembre 1874	583
Italie, 5 février 1873	548
" 7 mai 1873	550
Luxembourg, 24 novembre 1880	673
Hollande, 19 juin 1874	572
Portugal, 26 décembre 1878. Seul acte de l'Inde (Art. xix)	640
Salvador, 23 juin 1881	704
Espagne, 4 juin 1878	627
Suède et Norvége, 26 juin 1873	566
Suisse, 26 novembre 1880	674
Tonga, 29 novembre 1879	703

(Sujets de Tonga réfugiés sur le territoire anglais, seulement l'article IV.)

Etats-Unis, 9 août 1842 (Article X)	284

Pour la liste des traités, etc., concernant la reddition des déserteurs, voir le document n° 2836.

Les actes d'extradition sont 33 et 34 Victoria, chap. 52, 9 août 1870, et 36 et 3 Victoria, chap. 60, 5 août 1873.

(Signé), E. H.

L'application de l'Acte d'extradition de 1870 a été suspendue au Canada dura l'opération des actes canadiens d'extradition, par ordre en conseil du 28 décembre 188

COUR D'OSBORNE, ILE DE WIGHT, 28 DÉCEMBRE 1882.

PRÉSENT :

Sa Très Excellente Majesté la Reine en Conseil.

Attendu que par la 18e section de " l'Acte d'extradition de 1870, il est ent autres choses statué que, si par une loi passée après l'adoption du dit acte par législature d'une possession anglaise, il est pourvu à la reddition dans telle possessi des criminels fugitifs qui y sont réfugiés ou soupçonnés d'y être, Sa Majesté pourr

par l'ordre en conseil appliquant le dit acte dans le cas d'un pays étranger ou par un ordre subséquent, suspendre dans telle possession anglaise l'opération du dit acte ou partie quelconque d'icelui en autant qu'il se rapporte à tel pays étranger et pour le temps que telle loi y continue d'être en force, mais pas pour plus longtemps;

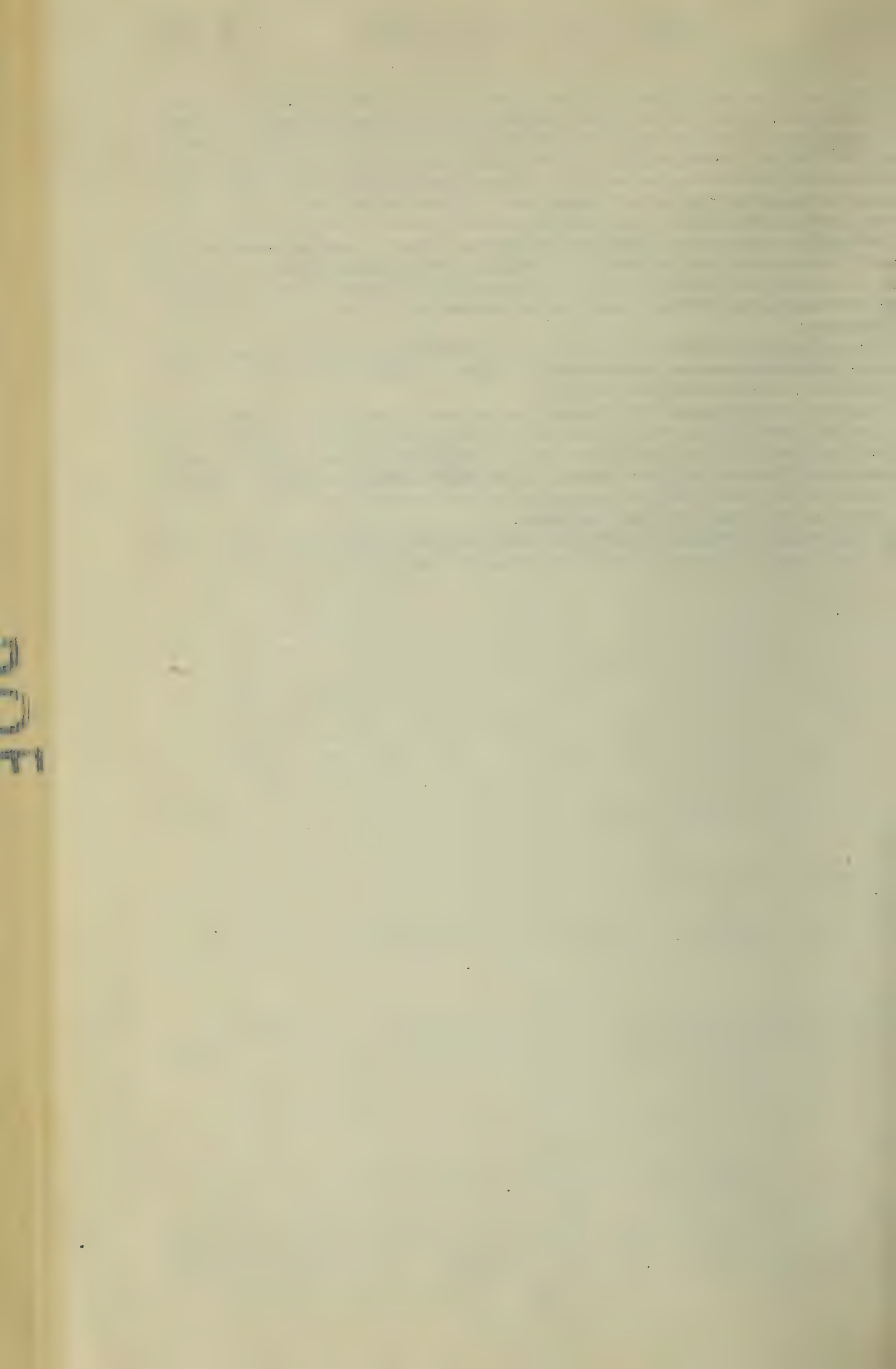
Et attendu que par un acte passé par la législature du Canada en la 40e année du règne de Sa Majesté et dont le titre abrégé est "l'Acte d'extradition de 1877," il est pourvu, pour la durée de tout traité fait par Sa Majesté avec un pays étranger concernant la reddition de criminels fugitifs, s'étendant au Canada et existant alors ou après que le dit acte aura été mis en force, à la reddition des criminels fugitifs de tel pays étranger qui sont au Canada ou sont soupçonnés y être, pourvu que l'opération de l'Acte d'extradition de 1870 ait cessé ou ait été suspendue au Canada dans le cas de ce pays étranger;

Et attendu que le dit acte de la législature du Canada a été amendé par un acte de la dite législature passé en la 45e année du règne de Sa Majesté, et intitulé: "Acte pour amender l'acte d'extradition de 1877";

Il a plu en conséquence à Sa Majesté, en conformité de l'Acte d'extradition de 1870," et dans l'exercice du pouvoir conféré par le dit acte, ordonner par le présent, sur l'avis du Conseil Privé de Sa Majesté, que l'opération au Canada du dit acte de 1870 soit suspendue en autant qu'il se rapporte à un pays étranger auquel il s'applique maintenant et pour aussi longtemps que les clauses des actes canadiens continuent d'être en force, mais pas pour plus longtemps.

Et l'honorable comte de Derby, l'un des principaux secrétaires d'Etat de Sa Majesté, est chargé de donner les ordres nécessaires à cet effet.

C. L. PEEL.



RÉPONSE

(33)

A un ORDRE de la CHAMBRE des COMMUNES daté le 21 février 1883, **pour une** liste **des** officiers-rapporteurs nommés pour l'élection générale **de** 1882, **autres que** les régistrateurs ou shérifs, et la profession et le **domicile** de tels **officiers** et **une** liste des shérifs et régistrateurs des districts **dans** esquels **tels autres** officiers-rapporteurs ont été nommés.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat intérimaire.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
mars 1883.

QUÉBEC.

Collège électoral.	Nom de l'officier-rapporteur.	Profession.	Domicile.	Nom du shérif.	Nom du régistrateur.
Argenteuil	Henry Howard	Notaire	Saint-André		Thomas Barron.
Beauce	Gustave O. Taschereau	do	St-Joseph, Beauce	T. J. Taschereau	Jean E. Proulx.
Champlain	Joseph G. Lamothe	Fermier	Champlain		G. H. Dufresne.
Dorchester	François Rouleau	Notaire	Sainte-Claire		Joseph E. Rouleau.
Drummond et Arthabaska	Bazile Théroux, fils		Arthabaskaville		P. N. Dorion et J. Mairs, (Drummond) M. J. A. Poisson, (Arthabaska)
Gaspé	Joseph X. Lavoie	Protonotaire	Percé	L. Z. Joncas	Joseph X. Lavoie
Huntingdon	Daniel Shanks		Village Huntingdon		Andrew Somerville.
Iberville	J. E. Godreau	Notaire	Saint-Sébastien	C Nolin	Michael A. Bessett.
Jacques-Cartier	Léon Forest	do	Lachine		Sicotte et Filiatrault.
Kamouraska	J. G. Pelletier		Kamouraska	F. A. Sirois	Henri Garon
Laprairie	Achille Robert	Notaire	Laprairie		
L'Islet	L. Z. Duval	do	Saint-Jean-Port-Joli		Arsène Michaud.
Lotbinière	Louis A. Lemay	do	Sainte-Croix		Joseph Filteau.
Maskinongé	M. Farron	M.D.	Sainte-Pauline		Joseph Ed. Pichette.
Montcalm	M. B. Desrochers	Notaire	Saint-[illegible]		— Thibaudeau.
Montréal-Ouest	J. C. Baker	Marchand	Montréal	L'hon. P. J. O. Chauveau	Geo. H. Ryland.
do Centre	Peter Donovan	Echevin	do	do	
Portneuf	N. E. Lacourcière	Notaire	Saint-Casimir		H. Q. de St. Georges.
Québec-Est	J. B. Amyot	Sous-shérif	Québec	L'hon. C. Alleyn	C. N. Montizambert.
do Centre	Eugène Drolet	Avocat	do	do	do
do Ouest	Lawrence Stafford, fils	do	do	do	do
Comté de Québec	François Parent	Gentilhomme	Beauport	do	
Rimouski	Louis N. Coté	Cultivateur	Bic	C. F. Lapointe	N° 1, A. E Guay. N° 2, A. E. Gauvreau.
Saint-Jean	O. J. E. Boucher	Notaire	Saint-Jean		G. A. Marchand.
Saint-Maurice	Wm. A. Bald		Saint-Barnabé		R Kiernan.
Soulanges	Antoine M. Pharand	Notaire	Saint-Polycarpe		J. Stephens.
Verchères	Edmond Chagnon	do	Verchères		Aimé Geoffrion.

MANITOBA.

Collège électoral.	Nom de l'officier-rapporteur.	Profession.	Domicile.	Nom du shérif.	Nom du régistrateur.
Provencher	Joseph Lemay		Saint-Norbert		
Selkirk	James P. Alexander		Bur. de P., Winnipeg		
Winnipeg	E. P. Leacock		Winnipeg		

ONTARIO.

Addington	Joseph B. Walkem	Avocat	Kingston	O. T. Pruyn (Lennox et Addington).	M. P. Roblin (Lennox et Addington).
Algoma	Joseph Wilson	Gentilhomme.	Sault Sainte-Marie	W. H. Carney	C. J. Bampton.
Bothwell	James Stephens	do	Dresden		
Brockville	James Reynolds	Avocat.	Brockville	William Patrick (Leeds et Grenville).	W. H. Cole (Leeds).
Bruce, division est	William Gunn	Régistraire de la Haute cour	Walkerton	Wm. Sutton	John McLay.
Durham, division ouest	James McFeeters	Gentilhomme	Bowmanville	R. N. Waddell (Northumberland et Durham).	R. Armour.
Glengarry	Alexander R. Ferguson	Médecin	Dalhousie Mills, P.O.	D. E. McIntyre (Stormont, Dundas et Glengarry).	A. McDonald.
Grenville, division sud	C. J. H. Chipman	do	Ville de Prescott	William Patrick (Leeds et Grenville).	Patrick McCrea.
Grey, do do	Alexander C. McKenzie	Gentilhomme.	Durham	C. H. Moore	Thomas Lauder.
do do est	Joseph Rorke	Notaire	Clarksburg	do	
do do nord	Alexander Maitland Stephens		Owen-Sound	do	R. McKnight.
Cité d'Hamilton	James E. O'Reilly		Hamilton	Hon. A. McKellar (Wentworth)	J. M. Williams.
Hastings, division est	Charles Hudson	Marchand	Roslin, P.O.	Wm. Hope	W. H. Ponton.
do do nord	James Haggarty	Cultivateur.	W. Huntingdon, P.O.	do	do
Huron, do ouest	Benjamin Wilson		Wingham	Robert Gibbon	Jas. Dickson.
3 do do est	James Perkins		Gorrie	do	do
Halton	Edward S. Ruthven	Gentilhomme	Milton	M. Clements	Francis Barclay.
Lanark, division sud	W. W. Berford	Procureur	Perth	Jas. Thompson	James Bell.
do do do	Thomas Coulter		Almonte	do	John Menzies.
Lambton, do est	Henry James Colwell	Editeur	Watford	Jas. Flintoft	E. M. Proctor.
Leeds, do sud	Samuel McCammon	Greffier, c. de div.	Gananoque	William Patrick (Leeds et Grenville).	W. H. Cole.
Middlesex, do nord	William D. Stanley		Granton	W. Glass	
Monck	Charles E. S. Black		Dunnville		
Norfolk, division sud	John Phelan	M.D.	Walsingham-Centre	E. Deedes	F. L. Marsh.
Northumberlan division ouest	Roe Buck	Gentilhomme	Cobourg	R. N. Waddell (Northumberland et Durham).	R. Armour.
Ontario, division nord	J. H. Long		Whitby	Thomas Paxton	J. Ham Perry.
do do ouest	John A. McGillivray		Uxbridge	do	do
Perth, do nord	Frederick Louis Mennig		Sebringville	John Hossie	Samuel Robb.
do do sud	Thomas King		Dublin	do	P Whelehan.
Prince-Edouard	James B Morden	M.D.	Picton	James Gillespie	W. McKenzie.
Renfrew, division sud	Felix Devine		Renfrew	James Morris	A. Irving.
Simcoe, do nord	Henry R. A. Boys		Barrie	T. D. McConkey	Samuel Lount.
do do sud	John W. Norris		Cookstown	do	do
Toronto, do ouest	Huron W. M. Murray	Avocat	Toronto	F. W. Jarvis (York)	C. Lindsey.
do do est	John Blevins	do	do	do	do
Victoria, do nord	Samuel Irwin	Gentilhomme.	Lindsay	George Kempt	H. Dunsford.
Waterloo, do sud	A. J. Brewster		Hespeler	Moses Springer	D. McDougall.
Welland	A. K. Scholfield		Port-Colborne	G. J. Duncan	D. D'Everardo.

ONTARIO—*Fin.*

Collège électoral.	Nom de l'officier-rapporteur.	Profession.	Domicile.	Nom du shérif.	Nom du régistrateur.
Wentworth, division nord	Edwin Woodhouse		Dundas	L'hon. A. McKellar	J. M. Williams.
do do sud	William A. H. Duff	Avocat	Barton	do	do
Wellington, do sud	Richard Mitchell		Guelph	L'hon. P. Gow	N. Higinbotham.
do do centre	Thomas McManus		Arthur, P.O	do	
York-Nord, do do	Seth Ashton		Aurora	F. W. Jarvis	J. J. Pearson.
do Est do do	Bernard Saunders		Toronto	do	
do Ouest do do	John D. Evans		Islington	do	J. Ridout.

RÉPONSE

(34)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 25 février 1883 ;—pour copie des rapports faits par la banque de Saint-Jean, au gouvernement, tant annuels que mensuels, depuis 1875 ; aussi, copie des certificats accordés par la trésorerie à la dite banque, lors de l'ouverture de ses opérations.

RÉPONSE

(35)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 28 février 1883 :—pour un état indiquant : 1. Le nombre de fabriques de tabac licenciées à la date du 1er février 1883, dans lequel le tabac canadien est employé exclusivement.

2. La quantité de tabac canadien employé dans les manufactures de tabac depuis la passation de l'Acte du Revenu de l'Intérieur de 1880, jusqu'au 1er février 1883 ; et

3. La quantité respective de cigares et de cavendish, manufacturés depuis le 1er mai 1880 jusqu'au 1er février 1883, dans les manufactures qui emploient uniquement le tabac canadien.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN.
Secretaire d'Etat intérimaire.

Secrétariat d'Etat,
3 mars 1883.

[*Conformément à la recommandation du comite collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimees.*]

(35*a*)

RÉPONSE

A un ORDRE DE LA CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 2 avril 1883 :— pour copie de tous documents, etc., se rattachant à une saisie de tabac faite chez M. N. Bernatchez, et autres marchands de Montmagny.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat intérimaire.

Secrétariat d'Etat,
11 avril 1883.

Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dess n'est pas imprimée.]

RÉPONSE

(36)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES (daté 28 février 1883) pour la production d'un état de la quantité de tonnes de charbon exporté de chaque port de la Nouvelle-Ecosse pendant l'année expirée le 30 juin 1882, et pendant les six mois expirés le 31 décembre 1882, et les pays où il a été exporté ; aussi, indiquant séparément les quantités expédiées par voie ferrée et par eau dans les ports de Québec et d'Ontario, et les noms de ces ports.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat intérimaire.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
8 mars 1883.

ETAT de la quantité de houille exportée de chaque port de la province de la Nouvelle-Ecosse, avec mention du pays où elle a été exportée, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1882,—transmis conformément à l'ordre de la Chambre des communes du 23 février 1883.

Ports.	Où exportée.	Produit total.	Produit total.	Récapitulation, par pays.	Tonnes.
		Tonnes.	Tonnes.		
Amherst	Etats-Unis	1,110		Grande-Bretagne	6,112
			1,110	Etats-Unis	105,943
Halifax	Grande-Bretagne	5,956		Terreneuve	57,004
do	Etats-Unis	988		Antilles anglaises	753
do	Terreneuve	71		Antilles espagnoles	18,885
do	Antilles anglaises	415		Antilles françaises	402
do	Antilles espagnoles	1,670		Saint-Pierre	4,381
do	Antilles françaises	402		France	300
do	Brésil	300		Allemagne	410
do	France	300		Russie	250
do	Allemagne	410		Guyane	1,625
do	Russie	250		Brésil	300
			19,762	Mexique	540
Sydney-Nord	Etats-Unis	2,761			
do	Terreneuve	27,357			
do	Saint-Pierre	3,413			
			33,531		
Parrsborough	Etats-Unis	7,231			
			7,231		
Pictou	Etats-Unis	16,869			
do	Terreneuve	682			
do	Guyane anglaise	1,625			
			19,176		
Shelburne	Terreneuve	2			
			2		
Sydney	Grande-Bretagne	156			
do	Etats-Unis	76,984			
do	Terreneuve	28,892			
do	Antilles anglaises	338			
do	Antilles espagnoles	17,215			
do	Saint-Pierre	968			
do	Mexique	540	125,093		
	Totaux	196,905	196,905	Total, par pays	196,905

J. JOHNSON, *commissaire des douanes.*

MINISTÈRE DES DOUANES, OTTAWA, 2 mars 1883.

Etat de la quantité de houille exportée de chaque port de la province de la Nouvelle Ecosse, avec mention du pays où elle a été exportée, pendant l'exercice termin le 31 décembre 1882,—transmis conformément à l'ordre de la Chambr des Communes du 23 février 1883.

Ports.	Où exportée.	Provenance canadienne	Provenance étrangère.	Total.	Total de chaque port.
		Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes
Amherst	Etats-Unis	285		285	28
Baddeck	Etats-Unis	50		50	5
Halifax	Grande-Bretagne	1,673		1,673	
do	Etats-Unis	1,419		1,419	
do	Saint-Pierre		30	30	
do	France	250		250	
do	Allemagne	350		350	
do	Russie	250		250	
do	Hollande	200		200	4,17
Sydney-Nord	Etats-Unis	3,215		3,215	
do	Terreneuve	31,333		31,333	
do	Saint-Pierre	998		998	
do	Allemagne	1,150		1,150	36,69
Parrsborough	Etats-Unis	3,415		3,415	3,41
Pictou	Etats-Unis	22,918		22,918	
do	Terreneuve	1,185		1,185	24,1
Sydney	Etats-Unis	54,723		54,723	
do	Terreneuve	27,717		27,717	
do	Antilles anglaises	282		282	
do	Antilles espagnoles	13,864		13,864	
do	Antilles françaises	286		286	
do	Saint-Pierre	2,585		2,585	
do	Brésil	159		159	
do	Mexique	2,466		2,466	102,0
Yarmouth	Etats-Unis		403	403	4
	Totaux	170,773	433	171,206	171,2

RÉCAPITULATION, PAR PAYS.

	Tonnes.	Observations.
Grande-Bretagne	1,673	Ce département n'est pas en mesure connaître " la quantité expédiée par c- min de fer et par eau à aucun des p de Québec et de l'Ontario."
Etats-Unis	86,428	
Terreneuve	60,235	
Saint-Pierre	3,613	
France	250	
Allemagne	1,500	
Hollande	200	
Russie	250	
Antilles anglaises	282	
Antilles espagnoles	13,864	
Antilles françaises	286	
Brésil	159	
Mexique	2,466	
Total	171,206	

J. JOHNSON, *commissaire des douanes.*

Ministère des douanes, Ottawa, 2 mars 1883.

RÈGLEMENTS

(36*a*)

Concernant la disposition des terrains houillers, approuvés par Son Excellence l'administrateur du gouvernement en Conseil, le 2 mars 1883, et destinés à remplacer ceux du 17 décembre 1881.

1. Les districts suivants ont été réservés et déclarés régions houillères sous la désignation de districts des rivières Souris, de l'Arc, du Ventre et Saskatchewan :—

I.—District houiller de la rivière Souris,

Township 1, moitiés sud de 2,	rangs 4, 5, 6,	à l'ouest de la 2me ligne méridienne.
" 1, 2, 3,	" 7, 8,	"
" 1, 2, 3,	" 9, 10,	"
" 1, 2, 3, 4,	" 11,	"
" 1, 2, 3, 4, 5,	" 12, 13,	"
" 2, 3, 4, 5,	" 14,	"
" 3, 4, 5,	" 15,	"
" 4, 5,	" 16,	"
" 5,	" 17,	"

II.—District houiller de la rivière de l'Arc.

Townships 19, 20, 21,	rangs 18, 19,	à l'ouest de la 4me ligne méridienne.
" 20, 21, 22,	" 20, 21,	"

III.—District houiller de la rivière du Ventre.

Townships 8, 9, 10, rangs 21, 22, 23, à l'ouest de la 4me ligne méridienne.

IV.—District houiller de la rivière Saskatchewan.

Townships 11, 12, 13,	rangs 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10,	à l'O. de la 4e ligne mérid.
" 14, 15, 16,	" 2, 3, 4, 5,	"

2. Les districts houillers seront arpentés aussitôt possible et mis ensuite périodiquement en vente, soit en demandant des soumissions, soit en mettant des terrains à l'enchère, et à quelque mise à prix que ce soit ; cette dernière, ainsi que les conditions de vente, devant être de temps à autre fixées par le ministre de l'intérieur.

3. A l'égard des baux déjà accordés, chaque locataire qui aura rempli les conditions du sien pourra, dans le cours de deux ans, à compter de la date de l'arrêté du conseil autorisant son bail, convertir la tenure à bail en celle de pleine propriété en payant la mise à prix fixée par le ministre de l'intérieur pour les terres sises dans le district où se trouve le dit terrain à bail ; mais le bail sera nul et de nul effet chaque fois que le locataire n'en aura pas rempli les conditions, spécialement celles comprises dans l'article cinq des dits règlements, et qui est ainsi conçu :—" Le locataire devra commencer les opérations actives dans l'espace d'une année et exploiter la mine dans l'espace des deux années qui suivront le commencement, du bail et payer le prix du loyer en même temps que les droits, sans quoi le bail sera résilié et la couronne reprendra les terrains."

4. Dans les cas où le ministre de l'intérieur se sera convaincu que des compagnies ou personnes ont fait de grandes dépenses pour trouver de la houille dans les limites d'aucun des districts dont ils auront demandé la location d'une partie en vertu des

règlements du 17 décembre 1881, cette partie pourra être vendue à telle compagnie ou personne, au chiffre de la mise à prix fixée pour les terres dans le district houiller où telle partie pourra être située.

5. Les bornes de ces terrains au-dessous de la surface houillère seront les plans ou lignes verticales dans lesquels est comprise la surface.

6. Les droits des locataires et personnes en faveur desquels auront été rendus des arrêtés du conseil autorisant la passation de baux, ne seront nullement affectés par les règlements actuels, excepté dans le cas où ils seraient contraires à leurs prescriptions.

LINDSAY RUSSELL, *sous ministre de l'intérieur.*

Ces règlements ne pourront être mis à effet que trente jours après que les deux Chambres du Parlement en auront été saisies, et si, dans cet intervalle, ils ne sont désapprouvés par l'une ou l'autre.

RÉPONSE

(36*b*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 19 février 1883 ;—pour une liste de toutes les demandes qui ont été faites de terrains houillers ; la correspondance et les rapports qui n'ont pas encore été soumis à la Chambre concernant la location de terrains houillers dans le Nord-Ouest, et un état des paiements effectués pour loyers de terrains houillers.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Faisant fonction de secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
23 avril 1883.

LISTE des baux passés pour terrains houillers (21 ans).

P. Mitchell,
Allan Kennedy,
John Ogilvie,
Edward Skead,
C. J. Campbell,
Henry Hogan,
Josephine Farijana,
William Wainright.

(Pour copie de ces baux *voir* leur numéro dans les archives).

ETAT des paiements effectués pour loyers de terrains houillers.

Mai 1882.	
Peter Mitchell	$ 40 00
Octobre 1882.	
E. Skead	40 00
Novembre 1882.	
G. Allan Kennedy	40 00
John Ogilvie	40 00
Josephine Farijana	40 00
C. J. Campbell	40 00
Wm. Hogan	40 00
	$200 00
Janvier 1883.	
W. Wainright	40 00
Grand total	$320 00

LISTE des demandes de terrains houillers, reçues du 21 juin 1878 au 24 février 1883.

Numéro.		Solliciteur	Date de la réception.	Terrain.	Observations.
270.	14160	Henry S. Moore	21 juin 1878...	Lot minier 1 A et 2 A, établissement de Prince-Albert, T. N.-O	
75.	20431	J. R. Sutherland	30 oct. 1879...	Terrain marqué "B."	
74.	2043	Robert P. Banks	30 do 1879...	Terrain près du passage de la Souris, marqué "C"	
115.	21493	Matthew T. Hunter	8 janv 1880...	Houillère "D"	
232.	28004	La Cie de houille et de combustible de la Souris (à respons. limitée.)	6 nov. 1880...	Houillère "E," de la Souris...	
232.	28004	do do	6 do 1880...	do "F" do	
232.	28004	do do	6 do 1880...	do "G" do	
232.	28004	do do	6 do 1880...	do "I" do	
232.	28004	do do	6 do 1880...	do "K" do	
232.	28004	Edward Benson	6 do 1880...	do "H" do	
232.	28004	A. D. Osborne	6 do 1880..	do "J" do	
232.	28004	La Cie de h. et de comb. de la Souris (resp. lim.)	6 do 1880...	do "L" do	
232.	28004	James O'Connor	6 do 1880..	do "M" do	
232.	28004	Donald McKay	6 do 1880...	do "N" do	
232.	28004	Chas C. Powell	6 do 1880...	do "O" do	
232.	28004	La Cie de h. et de comb. de la Souris (resp.lim.)	6 do 1880...	do "P" do	
232.	28004	William Murdock	6 do 1880...	do "Q" do	
232.	28004	Edward C. Jones	6 do 1880..	do "R" do	
232.	28004	Clarkson Jones	6 do 1880...	do "S" do	
232.	28004	La Cie de h. et de comb. de la Souris (resp.lim.)	6 do 1880...	do "T" do	
232.	28004	do do	6 do 1880...	do "U" do	
232.	28004	do do	6 do 1880...	do "V" do	
232.	28004	do do	6 do 1880...	do "X" do	
242.	28004	Stephen Wright et Richard Abbott	2 déc. 1880...	do 19 "K" do	
265.	29432	E. D. Orde	8 janv. 1881...	½ S., Sec. 18, Tp. 2, Rg. 8, O.S.M.P	
265.	29433	R. H. Orde	8 do 1881...	½ S., Sec. 17, Tp. 2, R. 8	
270.	29521	Henry Stewart Moore	12 do 1881...	En face de la scierie appartenant au gouvernement	
273.	29876	Ed. P. Leacock	22 do 1881...	Limites à bois 53 et 54, exploration de Noble	
287.	30195	Alex. McIntyre, David Scott, Henry Harvey, M. E Tuttle et E McDonald	29 janv. 1881...	Terrains houillers(folio 22) Secs. 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 21, etc	
296.	30505	Henry Harvey et M. R. Cameron	8 fév. 1881...	Grosse Ile, lac Winnipeg	
303.	30887	Bronse Wood, Bathgate et Gerril	16 do 1881...	Ile Noire	
331.	31993	John McLatchie et J. Wood	14 mars 1881...	Grosse Rivière au Riz	
430.	31573	J. C. Schluhauf et C. McKillop	4 do 1881...	Tp. 1, R. VI et VII à l'est	
726.		Thos. M. Gibb, T. C. Scobie, W. G. Dennison, R. B. Hunter, Chas. A. Shaw, G. F. Carruthers, F Carruthers, F. W. Gibbs	9 juillet 1881.	Sec. 30 et 31, Tp. 1, R. 6, 2e M	*Voir* nº 2763.
	1355	Benjamin Cronyn	3 janv. 1882...	½ E., Sec. 13, Tp. 2, R. 8, O. du 2e M	
	1327	James Slown	3 do 1882...	½ E., Sec. 14, Tp. 2, R. 8, O. 2e M	

LISTE des demandes de terrains houillers—*Suite.*

Numéro.	Solliciteur.	Date de la réception.	Terrain.	Observations.
1326	Charles F. Complin	3 janvier 1882	½ O. Sec. 14, Tp. 2, R. 8, O. 2e M.	
1325	Thos Beattie	3 do 1882	½ O. Sec 13, Tp. 2, R. 8, O 2e M.	
1324	John Labatt	3 do 1882	½ O. Sec. 11 do do	
1328	Joshua D. Dalton	3 do 1882	½ E. Sec. 12 do do	
1420	P. Mitchell	23 do 1882	¼ S.O. et S.E. ¼ Sec. 15, Tp. 2, R. 8, O. et M.	
1446	Dennis O'Brien	25 do 1882	¼ S.E. et ¼ S.O du 10 Tp. 2, R 8, O. du 2e M.	
1454	C. Casils	26 do 1882	½ N. Sec. 15, Tp. 2, R. 8, O. 2e M.	
1453	John Casils	26 do 1882	½ S. Sec. 22 do do	
1458	E. J. Charlton	25 do 1882	¼ N.O. et ¼ N.E. 16, Tp. 2, R. 8, O 2e M.	
1460	F. Gordeau et H. C. Pelletier	27 do 1882	½ N. et ½ S. 17, Tp. 2, R. 8, O., 2e M	
1461	McLeod Stewart	27 do 1882	½ S 19, Tp. 2, R. 8, O., 2e M.	
1462	Archibald Stewart	27 do 1882	½ N. 12 do do	
1463	A. G. Irvine	27 do 1882	½ N. 11 do do	
146[illegible]	J. M. Browning, Cochrane Ranche Co	26 do 1882	Houillère, rivière à l'Arc, T. N.-O.	
1467	J. Stewart	27 do 1882	½ N. 23, Tp. 2, R. 8, O., 2e M.	
1468	A. Blackburn	27 do 1882	½ S. de Sec. 13 do do	
1469	James Mitchell	27 do 1882	½ S. Sec. 34 do do	
1470	James A. Gouin	27 do 1882	½ S. Sec. 27 do do	
1471	J. Vivian	27 do 1882	½ S. Sec. 23 do do	
1472	Thomas McGreevy	27 do 1882	½ N. do do do	
1473	Charles J. Campbell	27 do 1882	½ S Sec 31, Tp. 2, R. 13 do	Annulée. *Voir* n° 2638.
1474	C. E. Graham, M.D.	27 do 1882	½ N. Sec. 27, Tp. 2, R. 8 do	
1475	William Micheil	27 do 1882	½ S. Sec. 14 do do	
1477	N. Sheron	28 do 1882	Houillère, rivière du Ventre, T.N.-O.	
1491	P. J. Bucke	31 do 1882	½ S. Sec. 24, Tp. 2, R. 8, O., 102e M., T.N.O.	
1483	E. S. Skead	30 do 1882	½ N. 10, Tp. 2, R. 8. O. du 2e M	
1481	E. F. Bucke	30 do 1882	½ N. Sec. 10, Tp. 2, R. 8, 102e M., T.N.O.	
1492	do	31 do 1882	½ S Sec. 20, Tp. 2, R 8, 102e M	
1498	R. H. Whitehead	31 do 1882	Houillères sur le cr. de la Police	
1506	Alex. T. Small	1er février 1882	½ N. Sec. 24, Tp. 2, R. 8, O. 2e M.P.	
1353, 1507	George Cameron	1er do 1882	Lot minier (mica) près du lac de l'Esclave.	
1509	H. H. Ferguson	1er do 1882	½ S. Sec. 26, Tp. 2, R. 8, O., 2e M.P.	
1519	Percy B. Todd	2 do 1882	½ N Sec 18, Tp 2, R. 8, 102e M., T.N.O.	
1523	G. B Jackson	3 do 1882	Lot minier dans le Tp. 5, ½-mille E. du 3e M.P.	
1524	Frank King	3 do 1882	Rangée nord des Secs. du T. 5, ½-mille E., 3e M.P.	
1522	T. W. Walsh	3 do 1882	N° 6, 1 mille E., 3e M.P.	Retirée.
1534	A. Bowie	4 do 1882	½ N. 28, Tp. 2, R. 8, O., 2e M.	
1535	George Kirkpatrick	4 do 1882	½ N. Sec. 21, Tp. 2, R 8, N., do	
1536	A. P. Bradley	do 1882	½ S. Sec. 35, Tp. 2, R. 8, O., 2 M.P.	
1537	R. G. Lunt	4 do 1882	½ N. Sec. 14, Tp. 2, R. 8, O., 2e M.P.	Retirée. *Voir* 2371.
1545	John Hubert Hill	6 do 1882	½ N. Sec. 24, Tp. 2, R. 8 O. dans le 102e M., T.N.O.	
1546	William Francis O'Brien	6 do 1882	½ N. Sec. 28, Tp. 2, R. 8 O. dans le 102e M., T.N.-O.	
1547	James Edward O'Brien	6 do 1882	½ S. Sec. 28, Tp. 2, R. 8, O., dans le 102e, M., T.N.O.	

LISTE des demandes de terrains houillers—*Suite.*

Numéro.	Solliciteur.	Date de la réception.	Terrain.	Observations.
1549	Charles Bate	6 janvier 1882.	½ N. Sec. 6, Tp. 3, R. 17, O., dans le 102e M., T.N.O.	
1549	Charles Bate (p. son fils).	6 do 1882.	½ S. Sec. 6, Tp. 3, R. 17, O., dans le 102e M., T.N.O.	
1550	John Hill	6 février 1882.	½ S. Sec. 4, Tp. 3, R. 8, O., dans le 102e M., T.N.O.	
1552	John R. Armstrong	7 do 1882.	½ S. Sec. 20, Tp. 2, R. 8, O., dans la 102e M., T.N.O.	
1554	Alfred Geddes	7 do 1882.	½ S. Sec. 23, Tp. 2, R. 8, O., dans le 102e M., T.N.O.	
1572	James Lord Hill	8 do 1882.	½ S. Sec. 2, Tp. 3, R. 8, dans le 102e, M., T.N.O.	
1574	Frank W. Hill	8 do 1882.	½ S. Sec. 2, R. 8, Tp. 7, dans le 102e M.	
1576	Frank E. McDonald	9 do 1882.	½ N. Sec. 28, Tp. 1, R. 6, 2e M	
1537. 1577	R. G. Lunt	9 do 1882.	½ S. Sec. 16, Tp. 2, R. 8, O., 2e M.	Retirée.
1578	J.W.McD. Lunt	9 do 1882.	½ N. Sec. 22, Tp. 1, R. 6, 2e M.	
1579	Enoch R. F. McD. Lunt	9 do 1882.	½ E. Sec. 20, Tp. 1, R. 6, O., 2e M.	
1580	J. H. Lunt	9 do 1882.	½ E. Sec. 4, Tp. 2, R. 8, O., 2e M.P.	
1463. 1590	A. G. Irvine	11 do 1882.	½ O. Sec. 24, Tp. 2, R. 8, O., 2e M.P.	
1592	James P. Mitchell	11 do 1882.	½ S. Sec. 28, Tp. 2, R. 8, O., 2e M.P.	
1593	H. Harris	11 do 1882.	½ N. Sec. 20, Tp. 2, R. 8, O., 2e M.	
1594	C. W. Carrière	11 do 1882.	½ S. Sec. 28, Tp. 2, R. 8, O. 2e M.P.	
1595	J. P. Lawless	11 do 1882.	½ N. Sec. 30, Tp. 2, R. 8, O., 2e M.	
1596	F. B. MacNamee	11 do 1882.	½ S. Sec. 21, Tp. 2, R. 8, O. 2e M	
1597	Wm. Watt	11 do 1882.	½ S. Sec. 32, Tp. 2, R. 8, O., 2e M. P.	
1608	Wm. Owens	13 do 1882.	½ N. Sec. 34, Tp. 2, R. 8, O., 2e M.	
1580. 1607	Joseph H. Lunt	13 do 1882.	½ S. Sec. 25, Tp. 2, R. 8, O., 2e M.P.	
1578. 1609	J. H. McD. Lunt	13 do 1882.	½ S. Sec. 12, Tp. 2, R. 8, O., 2e M	
1610	J. H. Bartlett	13 do 1882.	½ N. Sec. 33, Tp. 2, R. 8, O., 2e M.P.	
1579. 1611	E. R. McD. Lunt	13 do 1882.	½ S. Sec. 24, Tp. 2, R. 8, O., 2e M.P.	
1612	C. J. Chisholm	13 do 1882.	½ S. Sec. 36, Tp. 2, R. 8, O., 2e M.P.	
1618	John H. Hill	13 do 1882.	½ N. Sec. 4, Tp. 3, R. 8, dans le 102e M.	
1625	R. T. Sutton	14 do 1882.	½ O. Sec. 30, Tp. 2. R. 8, O., 2e M.	
1626	G. R. Kingsmill	14 do 1882	½ E. sec. 30, Tp. 2, R. 8, O., 2e M.	
1628	Andrew McKnight	14 do 1882.	½ S. Sec. 6, Tp. 2, R. 8, O., 2e M.	
1629	John Squires	14 do 1882.	½ S. Sec. 4, Tp. 3, R. 8, O., 2e M.	
1630	J. S. O'Brien	14 do 1882.	½ S. Sec. 12, Tp. 3, R. 8, O., 2e M.	
1631	James McKnight	14 do 1882.	½ N. Sec. 6, Tp. 3, R. 8, O., 2e M.	

LISTE des demandes de terrains houillers.—*Suite.*

Numéro.	Solliciteur.	Date de la réception.	Terrain.	Observations.
1632	Richard Bermer..............	14 février 1882.	½ N., Sec. 12, Tp. 3, R. 8, O., 2e M..................................	
1643	E. O'Connor et J. H. Finlay..........................	15 do 1882.	Sec. 14, R. 8, Tp. 3, O., 2e M. P..	
1644	H. E. Smallpiece et J. R. Hall........................	15 do 1882.	Sec. 10, Tp. 3, R. 8, O., 2e M. P..	
1645	H. W. Smallpiece et H. Gummer........................	15 do 1882.	Tp. 3, R. 8, Sec. 16, O., 2e M. P..	
1648	D. Ewait..........................	16 do 1882..	½ N., Sec. 32, Tp. 2, R. 8, O., 102e M..................................	
1642	T. J. Chadwick et J. C. Chadwick....................	15 do 1882.	Tp. 3, R. 8, Sec. 18, O., 2e M. P..	
1651	F. N. Bythe......................	15 do 1882.	S., ½ Sec. 24, Tp. 3, R. 8, O., 102e M..................................	
1652	Adh. Peterson et A. Nordheimer....................	15 do 1882.	Sec. 16, Tp. 3, R. 8, O............	
1656	David Matheson.............	15 do 1882.	Sec 6, R. 7, O., Tp. 2..............	
1663	Isaac B. Tackaberry.......	16 do 1882.	S. ½ Sec. 22, Tp. 1, R. 8, O., 2e M..	
1674	Thomas Spence..............	16 do 1882.	½ O., Sec. 16, Tp. 6, R. 18, O....	
1674	Hon. H. J. Clarke..........	16 do 1882.	½ E., Sec. 16, Tp 6, R. 19, O..	N° 1598.
1674	John Costigan, M.P.... .	16 do 1882.	½ N., Sec. 14, do do ...	N° 1598.
1674	L'hon. Wm. McDougall.	16 do 1882.	½ N.-O., Sec. 6, Tp. 7, R. 17, O.	N° 1598.
1674	A. C. McDougall..............	16 do 1882.	½ N.-E., Sec 30, Tp. 6, R. 19, O.	
1674	W. P. Anderson..............	16 do 1882.	½ N.-O., Sec. 22, Tp. 6, R. 18, O.	N° 1598.
1674	B. H. Rothwell................	16 do 1882.	½ N.-E., Sec. 20, do ...	N° 1598.
1674	F. J. Clarke.....................	16 do 1882.	½ E., Sec. 30, Tp. 6, R. 19, O...	N° 1598.
1688	James Corbett.................	18 do 1882.	½ N., Sec. 3, Tp. 2, R. 8, O., du 2e M..	
1692	A. L. W. Begg.................	20 do 1882.	Rive nord de la rivière Haute...	*Voir* référ. 1865.
1694	J. R. Stevenson et John R. Banchew..................	20 do 1882.	320 acres sur les rivières du Ventre et du Petit Boa.........	
1701	James Speight.................	20 do 1882.	320 acres sur la riv. de l'Achig.	
1716	Robert P. McLea.............	21 do 1882.	½ N., Sec. 36, Tp. 2, R. 8, O., 2e M.P..	
1704	Chas. Magee....................	21 do 1882.	Sur la rivière Saskatchewan-Sud, selon plan accompagnant la demande................	
1711	J. S. McCuaig, pour soussigné..............................	21 do 1882.		
1711	Jacob Fraleck......	21 do 1882.	½ O., Sec. 32, Tp. 3, R. 8, O., 2e M.P...	
1711	William Conger..............	21 do 1882.	½ E., Sec. 32, do do ...	
1711	Joseph Pearson..............	21 do 1882.	½ O., Sec. 34, do do ...	
1711	John Abercombie...........	21 do 1882.	½ E., Sec. 34, do do ...	
1711	Joseph Redmond............	21 do 1882.	½ O., Sec. 36, do do ...	
1711	Wellington Boulter.	21 do 1882.	½ E., Sec. 36, do do ...	
1712	Edward Wright.......... ..	21 do 1882.	½ N., Sec. 25, Tp. 2, do ...	
1713	John Cotton......................	21 do 1882.	½ S., Sec 19, do do ...	
1715	William Washburn	21 do 1882.	½ S., Sec. 33, do do ...	
1717	Chancy Johnston...........	22 do 1882.	½ N., Sec. 32, Tp. 2, R. 8, O., 2e M.P...	
1718	Kenneth Marsden..........	22 do 1882.	do 30, do do ...	
1719	J. C. Marsden..................	22 do 1882.	do 31, do do ...	
1739	Richard Nagle.................	23 do 1882.	½ S., Sec. 9, Tp. 3 do ...	
1740	George Link.....................	23 do 1882.	½ O., Sec. 3, do do ...	
1741	J. T. Lambert..................	23 do 1882.	½ N., Sec. 9, do do ...	
1742	H. M. Bowie	23 do 1882.	½ O , Sec. 10, do do ...	
1743	J. T. Lambert..................	23 do 1882.	½ S., Sec. 15, do do ...	

LISTE des demandes de terrains houillers.—*Suite*

Numéro.	Solliciteur.	Date de la réception.	Terrain.	Observations.
1744	G. S. G. Bowie	23 février 1882.	½ O. Sec. 14, Tp. 3, R. 8, O, 2e M.P	
1754	Sir A. T. Galt	24 do 1882.	Houillère sur la riv. de l'Arc.	Accordée.
1758	Richard Hardesty	25 do 1882.	do Saskatchewan.	
1766	George Duval	27 do 1882.	do ½ O., Sec. 14, Tp. 3, R. 8, O., 2e M.P	
1767	R. R. Dobell	27 do 1882.	Houillère, ½ E., Sec. 3, Tp. 2, R. 8, O., 2e M.P	
1768	Macpherson Dobell	27 do 1882.	Houillère, ½ O., Sec. 2, Tp. 3, R. 8, O., 2e M.P	
1789	John Scully	28 do 1882.	½ S. Sec. 22, Tp. 3, R. 8, O., 2e P.M	
1793	A. Boutlbee, en faveur de Wm. Humberstan et S. T. Humberstan	28 do 1882.	Houillère sur la rivière Saskatchewan, près Edmonton.	
1795	Wm. Hudson	28 do 1882.	Houillère, ½ O., Sec. 5, Tp. 3, R. 8, O., 2e M.P	
1796	R. W. Shepherd	28 do 1882.	Houillère, ½ E., Sec. 2, Tp. 3, R. 8, O., 2e M. P	
1797	R. W. Shepherd, jun	28 do 1882.	Houillère, ½ E., Sec. 10, Tp. 3, R. 8 O., 2e M.P	
1799	G. W. Hudson	28 do 1882.	Houillère, ½ N., Sec. 4, Tp. 3, R. 8, O., 2e M P	
1817	Thos. Andrews	2 mars 1882.	Houillère, ½ N., Sec. 14, Tp. 1, R. 7; aussi, ½ E., Sec. 32, Tp. 1, R. 7	
1818	B. B. Johnston	2 do 1882.	½ O, Sec. 24, Tp. 1, R. 7, O., Houillère	
1819	A. L. Cross	2 do 1882.	½ S., Sec. 4, Tp. 2, R. 7, O., Houil.	
1820	Chas. H. Fisher	2 do 1882.	½ S., Sec. 36, Tp. 1, R. 7, O. ½ S., Sec. 10, Tp. 2, R. 7, O.	Houillère.
1832	Telesphore Fournier	4 do 1882.	Houillère, ½ E., Sec. 16, Tp. 3, R. 8. O., 2e M	
1844	C. L. Sanders	6 do 1882.	Houillère, ½ S., Sec. 35, Tp. 1, R. 7. O., 2e M	
1845	E. B. Sanders	6 do 1882	Houillère, ½ S., Sec. 34, Tp. 1, R. 7, O., 2e M.	
1846	W. B. Saunders	6 do 1882.	Houillère, ½ S., Sec. 3, Tp. 2, R. 7. O., 2e M.	
1847	Robert Crawford	6 do 1882.	Houillère, ½ S., Sec. 2, Tp. 2, R. 7, O., 2e M.	
1848	E. C Fisher	6 do 1882.	Houillère, ½ S., Sec. 4, Tp. 2, R. 7, O., 2e M.	
1849	F. J. Saunders	6 do 1882.	Houillère, ½ S.. Sec. 5, Tp. 2, R. 7, O., 2e M.	
1850	Angus Cameron	6 do 1882.	Houillère, ½ S., Sec. 36, Tp. 1, R. 7, O., 2e M.	
1692. 1865	A. L. W. Begg	7 do 1882.	Houillère, sur la rivière Haute, O., 2e M.	Substituée au nº 1692.
1851	Thomas Wyles	6 do 1882.	Houillère, ½ S., Sec. 1, Tp. 2, R. 7, O., 2e M.	
1863	Geo. W. Smitt	7 do 1882.	Houillère, ½ O., Sec. 16, Tp. 3, O., 2, R. 8.	*Voir* lettre 2891.
1864	Geo. Iles	7 do 1882.	Houillère, ¼ N.O., Sec. 15, et ¼ S. O., Sec. 22, Tp. 3, R. 8, O., 2e M	
1867	Robert Kane	7 do 1882	Houillère, ½ O., Sec. 16, Tp. 3, R. 8, O., 2e P.M	
1875	Lectin Lindsay	8 do 1882.	½ N., Sec. 13, Tp. 2, R. 8, O., 2e M.P	
1880	A. B. Chaffee	8 do 1882.	Houillère, ½ Sec. 20, Tp. 2, R. 8, O. 2e M.P	
1905	Jacob Erratt	10 do 1882.	Houillère, ½ E., Sec. 5, Tp. 3, R. 8, O., 2e M.P	

LISTE des demandes de terrains houillers—*Suite.*

Numéro.	Solliciteur.	Date de la réception.	Terrain.	Observations.
1894	T. C Farigard, C. K. Ogden, H. B Vallière, W. Wogurchow et B. F Campbell	10 mars 1882.	Houillère, R. 7, Tp. 1; ½ O., lot 24, R. 7, Tp. 1; lot 14, R. 7, Tp. 1; lot 26	Annulée par lettre, 6 juillet 1882.
1711. 1900	J. S. McCuaig	9 do 1882.		Substituant certains noms à ceux mentionnés dans la demande du 20 février.
1888. 1904	George Hilliard	10 do 1882.	Houillère, ½ N., Sec. 30, Tp. 1, O., R. 6, 2e M.P.	
1918	Christopher L. Walsh	11 do 1882.	Houillère, décrit d. le folio 46.	
1919	Henry Graff	11 do 1882.	Houillère, ½ N., Sec. 25, R. 1, Tp. 5, O, 3e M.P., T. N.-O.	
1920	William Sharp	11 do 1882.	½ S., Sec. 24, R. 1, Tp. 5, O., 3e M.P., T.N.-O.	
1921	D. A. Kizer	11 do 1882.	Houillère, située dans le T.N.-O. *Voir* folio 46	
1936	Joseph Andrews et Jas. Hefferman	13 do 1882.	Sec. 9, Tp. 2, R. 8, O., 2e P. M.	
1937	A. W. Minton et J. L. Murphy	13 do 1882.	Sec. 7, Tp. 3, R. 8, O., 2e M., T.N.-O.	
1938	Thos. A. W. Gordon, de la part du Dr Orton	13 do 1882.	Sec. 5, Tp. 3, R. 8, O., 2e M. P.	
1939	H. E. Smallpiece	13 do 1882.	Houillère Sec. 17, Tp. 3, R 8, O, 2e M P.	
1941	Robert A. Begg	14 do 1882.	Houill., s la riv. à l'Arc, T. N.-O.	
1958	D. Bergin, de la part de Joseph A. Woodruff	14 do 1882.	Houillère, ½ E., Sec. 1, Tp. 3, R. 8, 2e M. P	
1959	Lewis L. Sovereign	15 do 1882.	Houillère, T. N.-O, folio 47.	
1960	Colville Brown	15 do 1882.	do do	
1961	Wm. Grant Macdonald	15 do 1882.	Houillère, Centre E. et O., Tp. 4, E., 3e M. P., 1 mille E., même méridien, T.N.-O	
1964	J. C. Rykert, de la part de J. H. Ingersoll	15 do 1882.	Houillère, ½ E., Sec. 3, Tp. 3, R. 8, 2e M	
1965	J. C. Rykert, de la part de Thomas Orr	15 do 1882.	½ E, Sec. 5, Tp. 3, R. 8, 2e M., T. N.-O.	
1966	J. C. Rykert, de la part de Thomas Beattie	1 do 1882.	Houillère, ½ O., Sec 1, Tp. 3, R. 8. 2e M., T.N.-O.	
1967	Wm. Sutherland	15 do 1882.	Houillère, ½ E., Sec. 1, Tp. 3, R. 8, O., 2e M. P.	
1968	H. W. Shepherd	15 do 1882.	Houillère, ½ O., Sec. 1, Tp. 3, R. 8. O., 2e M. P	
1970	Jas. Colcleugh	15 do 1882.	Houillère sur le lac Winnipeg.	
1972	Robert Douell	15 do 1882.	½ N., Sec. 15, Tp. 8, R. 3, O., 4e M.P.	
1973	G. Lyall	15 do 1882.	½ S., Sec. 23, Tp. 8, R. 3, O., 4e M.P.	
1974	G. Douell	15 do 1882.	½ N., Sec. 14, Tp. 8, R. 3, O., 4e M. P	
1975	R. H. Douell	15 do 1882.	½ S., Sec. 22, Tp. 8, R. 3, O., 4e M. P.	

Liste des demandes de terrains houillers—*Suite.*

Numéro.	Solliciteur.	Date de la réception.	Terrain.	Observations.
1980	W. R. Forster	18 mars 1882.	½ S., Sec. 33, Tp. 1, R. 7, O., 2e M.P.	
2011	Thos. Golder et J. Hallet	17 do 1882.	Sec. 13, Tp. 3, R. 8, O., 2e M.P.	
1353. 2016	George Cameron............	18 do 1882.	Lot minier dans la Colombie-Britannique, etc.	
2018	R. J. Seymour	18 do 1882.	½ N., Sec. 7, Tp. 2, R. 8, O., 2e M.P.	
2056	D. D. E. Potter	21 do 1882.	½ O., Sec. 9, Tp. 2, R. 8, 2e M., T.N.-O.	
2057	Thomas Bullevant..........	21 do 1882.	Houillère, ½ E., Sec. 9, Tp. 2, R. 8, 2e M........................	
2084	H. E. Smallpiece.....	24 do 1882.	Sec. 17, Tp. 2, R. 7, O. 2e M.P., T.N.-O	
2090	James Murphy................	25 do 1882.	½ N., Sec. 14, Tp. 2, R. 8, O., 2e M.P., T.N.-O........................	
2094	T. Shaw Harrison et W. R. Smallpiece	25 do 1882.	Sec. 9, Tp. 2, R. 7, O., 2e M.P.	
2097	Wm. Hardie	25 do 1882.	½ N., Sec. 26, Tp. 1, R. 7, O., 2e M.P...	*Voir* n° 2763.
2098	Alfred Hardie	25 do 1882.	½ N., Sec. 25, Tp. 1, R. 7, O., 2e M.P.	do
2099	Samuel Hardie................	25 do 1882.	½ E., Sec. 34, Tp. 1, R. 7, O., 2e M.P.	do
2100	Wm. S. Tilton	25 do 1882.	½ S., Sec. 5, Tp. 2, R. 7, O., 2e M.P.	do
2101	J Hall Brock	25 do 1882.	½ N., Sec. 7, Tp. 2, R. 7, O., 2e M.P.	do
2102	W. B. Jummings............	25 do 1882.	½ N., Sec. 2, Tp. 2, R. 8, O., 2e M.P.	do
2103	H. H. Lang.....................	25 do 1882.	½ N., Sec. 11, Tp. 2, R. 8, O., 2e M.P.	do
2104	Thos. Hazelwood	25 do 1882.	½ S., Sec. 13, Tp. 2, R. 8, O., 2e M. P........................	do
2105	C. W. Scott	25 do 1882.	½ S., Sec. 14, Tp. 2, R. 8, O., 2e M.P........................	do
2106	Chas. F. Law	25 do 1882.	½ S., Sec. 15, Tp. 2, R. 8, O., 2e M.P.	do
2112	A. Pratt........................	27 do 1882.	¼ S., Sec. 3, Tp. 2, R. 8, O., 2e M. P........................	
2113	Isaac Erratt	27 do 1882.	¼ S. E., Sec. 10, Tp. 2, R. 8, O., 2e M. P........................	
2114	Wm. Pratt	27 do 1882.	½ N., Sec. 26, Tp. 2, R. 8, O., 2e M.P..	
2116	Joshua Amable	27 do 1882.	½ E., Sec. 8, Tp. 2, R. 8, O., 2e M.P.	
2117	Chas. Amable	27 do 1882.	½ N., Sec. 29, Tp. 2, R. 8, O., 2e M.P...	
2118	W. H. Erratt	27 do 1882.	½ S., Sec. 4, Tp. 2, R. 8, O., 2e M. P..	
1545. 2119	John H. Hill..................	27 do 1882.	½ S., Sec. 29, Tp. 2, R. 8, O., 2e M. P.	
2120	Horace O. E. Pratt.........	28 do 1882.	½ E., Sec. 9, Tp. 2, R. 8, O., 2e M.P.	
2137	J. C. Rykert, de la part de C. J. McCuaig, Picton.	29 do	½ O., lot 36, Tp. 1, R. 8, 2e M.P.	
2138	J. C. Rykert, de la part de C. M. Arnold.............	29 do	½ E., lot 36, Tp. 1, R. 8 do ...	
2139	J. C. Rykert, de la part de Chas. P. Camp	29 do	½ E., Sec. 11, Tp. 3, R. 8 do ...	
2140	J. C. Rykert, de la part de Jas. Murray................	29 do	½ E., lot 7, Tp. 3, R. 8 do ...	
2141	J. C. Rykert, de la part de Mercer J. Adam..........	29 do	½ O., Sec. 11, Tp. 3, R. 8 do ...	
2200	James Moore Skelton......	4 avril	½ S., Sec. 21, Tp. 1, R. 8 O do ...	
2201	J. M. Skelton, de la part de Jeremiah Skelton....	4 do	½ E., Sec. 13, Tp. 2, R. 8 O do ...	

LISTE des demandes de terrains houillers—*Suite.*

Numéro.	Solliciteur.	Date de la réception.	Terrain.	Observations.
		1882.		
2202	J. M. Skelton, pour Thos. Stephenson	4 avril	½ E. Sec. 24, Tp. 2, R. 8 O. 2e M. P.	
2203	James Henry, M.D	4 do	½ N. Sec. 19, Tp. 2, R. 8 O. do	
2204	Samuel Henry	4 do	½ E. Sec. 7, Tp. 2, R. 8 O. do	
2205	J. M. Skelton, pour John Stephenson	4 do	½ N. Sec. 8, Tp. 2, R. 8 O. do	
2084. 2255	H. E. Smallpiece et J. J. Chadwick	7 do	Sec. 10, Tp. 3, R. 8; Sec. 16. Tp. 3, R. 8, O.; Sec. 18, Tp. 3, R. 8; Sec. 14, Tp. 3, R. 8, O.	
2259	E. Hall	8 do	½ O. lot. 23, Tp. 1, R. 8	
2262	Samuel L. Crowe	8 do	½ O. lot 35 do	
2263	Richard Wood	8 do	½ O. lot 15, Tp. 3, R. 8.	
2264	John D. Crowe	8 do	½ O. lot 35, Tp. 1, R. 8	
2283	Thos. Scott, M.P., C. E. Kaulbach; pétition de J. H. Bell, E. Ashdown, J. W. Harris et T. S. Hay	11 do	Rive sud de la riv. à l'Arc, près de l'embouchure du creek du Pied-de-Corbeau et de la riv. à l'Arc, O., 4e M. P	
2301	E. Donohue	14 do	½ S. Sec. 1, Tp. 2, R. 6, O., 2e M.P	
2302	F. Lamoureux	14 do	½ S. S. 7, Tp. 2, R. 7, O., 2e M.P	
2303	Jos. Vaudrin	14 do	½ S. Sec. 2, Tp. 2, R. 6, O., 2e M.P	
2304	J. R. Foster	14 do	½ N. Sec. 3, Tp. 2, R. 6, O., 2e M.P	
2305	Hector Pagunelo	14 do	½ N. Sec. 1, Tp. 2, R. 6, O., 2e M.P.	
2306	C. Pagunelo	14 do	½ S. Sec. 3, Tp. 2, R. 6, O., 2	
2307	T. J. Donoghue	14 do	½ N. lot 27, Tp. 1, R. 6, O., 2e M.P	
2312	W. J. Garraway	15 do	½ S. Sec. 4, Tp. 3, R. 8, O., 102e P.M	
2311	T. H. Brydges	15 do	Sur la rivière à l'Arc, T.N.O.	
2292	O. M. Smith	12 do	Au nord de la ligne E. et O., Tp. 6, 3e M., T.N.O.	
2260	Charles Elliott	13 do	½ S. Sec. 15, Tp. 1, R. 8, O., 2e M.P	
510. 1521	Wm. Lethbridge	2 février	4 lots, suivant plan	
1889	Watson, Thorne et Smillie	14 avril	Houillère sur la Saskatchewan	
2361	Wm. Bredin	19 do	Houillère sur la rive sud de la Saskatchewan-Nord	
2369	J. A. Gemmill, pour Ogilvie et autres	20 do	Loyer de deux houillères, rivière à l'Arc	
2370	J. A. Gemmill, pour Perry et autres		Deux houillères dans le district de la rivière à l'Arc	
1537. 2371	R. G. Lunt	20 avril	½ N. Sec. 14, Tp. 2, R. 8, O., 2e M.P	Retirée.
2405	R. P. Mitchell	24 do	Houillère, ½ S., Sec. 12, Tp. 2, R. 8, O., 2 M.P.	
2427	John McKenna	26 do	½ S. Sec. 25, Tp. 2, R. 8, O., 2e M.P	
2457	J. C. Rykert, pour J. H. Stann	28 do	½ N. lot 5, Tp. 2, R. 7, 2e M. P.	
2458	J. C. Rykert, pour Wm. Stretchewar	28 do	½ O. 19, do do	
2459	J. C. Rykert, pour Richard Ward	28 do	½ O. 18, do do	

LISTE des demandes de terrains houillers—*Suite.*

Numéro.	Solliciteur.	Date de la réception.	Terrain.	Observations.
		1882.		
2460	J. C. Rykert, pour D. D. Potter	28 avril	½ E. 26, Tp. 1, R. 6, 2e M.P.	
2462	J. C. Rykert, pour Jos. A. Wordmutt	28 do	½ S. 21, do do ...	
2461	J. C. Rykert, pour William U. Green	28 do	½ S. lot 22, Tp. 1, R. 7, 2e M.P.	
2499	P. B. Benoit	3 mai	½ N. Sec. 32, Tp. 1, R. 7, O., 2e M.P.	
2505	B. J. Harrington	4 do	Sur le bras mitoyen de la rivière du Vieux, pour 55	
2518	John McIntosh et Cie	5 do	¼ N.-O. Sec. 6, Tp. 2, R. 7, O., 2e M.P	
2521	Robert Mitchell	5 do	½ S. Sec. 16, Tp. 1, R. 8, O., 2e M.P.	
270. 2447	Moore, Dennis et Cie	28 avril	Houillère, explorée par J.C. Reid, A. F., haut de la Saskatchewan,	
2531	Achille Gagnon	5 mai	½ N. Sec. 6, Tp. 2, R. 7, O., 2e M.P.	
2534	P. Robertson et J. Pattison	6 do		*Voir* numéro.
2499 { 2543	P. B. Benoit, pour Michael Benoit	8 do	½ S. Sec. 7, Tp. 2, R. 7, O., 2 M.	
2575	P. B Benoit	10 do	½ N. Sec. 6, do do ...	2499.
2587	J. A. Gemmill, pour D. McEachren	11 do	Sec. 10, Tp. 24, R. 1, près Fort-Calgary	
2499. 2576	P. B. Benoit	10 do	½ S. Sec. 6, Tp. 2, R. 7, O., 2 M.	2499.
2588	P. R. Pringle	11 do	Plan annexé au numéro	
2613	B. B. Bouchard	13 do	C. M. L. Sec. 3, Tp. 2, R. 7, O., 2e M.P.	
2614	D. O. Barbeau, M.P	13 do	do Sec. 2, do do ...	
1473. 2633	J. C. Campbell	15 do	½ S., Sec. 31, Tp. 2, R. 8, O., 2 M.P.	*Voir* n° 1473.
2645	Mlle Wilmot, B. Bourinot et Edmund J. Walsh	15 do	Rive ouest de la riv. à l'Arc ...	
2645	John E. Richard	15 do	Cette partie de la Sec. 1, Tp. 2, R. 8, O., 2e M.P.	
2657	D. O. Barbeau, M.P.	16 do	Sec. 10, ½ N. Sec. 12, ½ S. Sec. 13, 14 et 15 du R. 8, Tp. 2, O., du 2e M.P.	
2658	Emile Richard	16 do	½ N. Sec. 8, Tp. 2, R. 7, O. 2 M.	
2660	Jos. Oct. Bourbeau	16 do	¼ N. Sec. 11, Tp. 2, R. 8, O., do	
2659. 2661	Philippe Thomas	16 do	½ S. Sec. 8, Tp. 2, R. 7, O., et M.P.	
2667	C. F. Ferguson, pour Robert Ferguson et John Charles Brennan.	16 do	½ N. Sec. 34, Tp. 24, R. 2, O., 5e M.P.	
2659	Philippe Thomas	16 do	Sec. 10, ½ N. Sec. 12, ½ S. Sec. 13, 14 et 15, R. 8, Tp. 2, O., 2e M.P.	
1353. 2679	George Cameron	17 do	Commençant à la ligne américaine	*Voir* folio 58.
2681	The Woodbridge Lumber Co., par Chas. M. Wallace	17 do	¼ F., du S.-E. ¼. *Voir* 15, R. 8, O. 2	
2683	D. Bergin, pour John Bergin	17 do	Houillère sur le creek de l'Œuf, T.N-O., voir plan n° 4	
2684	D. Bergin, pour R. McGinnis	17 do	Houillère sur le creek de l'Œuf, T.N.O	

LISTE de demandes de terrains houillers—*Suite.*

Numéro.	Solliciteur.	Date de la réception.	Terrain.	Observations.
		1882.		
2685	D. Bergin, M.P., pour J. K. Whyte	17 mai	Houillères sur le creek de l'Œuf, T.N.O.	
2686	D. Bergin, M.P., pour David Lockebry	17 do	do do	
2687	D. Bergin, M.P., pour Henry Beattie	17 do	do do	
2688	D. Bergin, M.P., pour W. H. Whyte	17 do	do do	
2689	D. Bergin, M.P., pour J. A. Keyes	17 do	do do	
2690	D. Bergin, M.P., pour John Broderick	17 do	do do	
2691	D. Bergin, M.P., pour Wm. Buckner	17 do	do do	
2692	D. Bergin, M.P., pour D'Arcy Wood	17 do	Houillère dans les T.N.O.	
2695	David Douglas	17 do	Houillère sur la rivière Saskatchewan	
2723	Wm. Tate Robertson, pour Chas. A. Boxer	22 do	½ S. Sec. 34, Tp. 1, R. 6, O., 2e M.P.	
2724	Wm. Tate Robertson, pour J. J. Robertson	20 do	¼ S.E. Sec. 29, e. ¼ S. O. Sec. 28, Tp. 1, R. 6, O., 2e P.M.	
2725	Wm. Tate Robertson	20 do	½ N. Sec. 29, Tp. 1, R. 6, O., 2e M.P.	
2756	Wm. Muirhead	23 do	Houillère sur la Grande-Saskatchewan.	
726. 2763	Thos. Clarkson Scoble	25 do	½ W. Sec. 31, Tp. 1, R. 6, 320 acres	*Voir* folio 726.
726. 2763	Wm. G. Dennison	25 do	¼ S.O., ¼ O. de l'E. ½ 6, Tp. 2, R. 6, 320 acres	*Voir* nº 726.
726. 2763	Wm. Hardie	25 do	½ N. Sec. 26, Tp. 1, R. 7, 320 acres	do 726.
726. 2763	Alfred Hardie	25 do	½ N. Sec. 25 do do	do 726.
726. 2763	Samuel Hardie	25 do	½ E. Sec. 34 do do	do 726.
726. 2763	Robert Heber Bowes	25 do	½ S. Sec. 4, Tp. 2, R. 7 do	do 726.
726. 2763	Francis H. Carruthers	25 do	½ N. Sec. 5 do do	do 726.
726. 2763	Wm. D. Tilton	25 do	½ S. Sec. 5 do do	do 726.
726. 2763	Chas. A. Shaw	25 do	½ N. Sec. 6 do do	do 726.
726. 2763	Robert H. Hunter	25 do	½ N. Sec. 7, Tp. 1, R. 7 do	do 726.
726. 2763	Jeffrey Hall Brock	25 do	½ N. Sec. 7, Tp. 2, R. 7 do	do 726.
726. 2763	George F. Carruthers	25 do	½ N. Sec. 12, Tp. 2, R 8 do	do 726.
726. 2763	W. B. Jennings	25 do	½ N. Sec. 2 do do	do 726.
726. 2763	H. H. Lang	25 do	½ N. Sec. 11 do do	do 726.
726. 2763	Thos. Hazelwood	25 do	½ N. Sec. 13 do do	do 726.
726. 2763	C. W. Scott	25 do	½ S. Sec. 14 do do	do 726.
726. 2763	C. F. Law	25 do	½ S. Sec. 15 do do	do 726.
726. 2763	Harry C. Gibbs	25 do	½ S. Sec. 11 do do	do 726.
726. 2763	Thomas N. Gibbs	25 do	½ S. Sec. 2 do do	do 726.
726. 2763	F. W. Gibbs	25 do	½ S. Sec. 12 do do	do 726.
2077. 2922	A. W. Lippé, A.T.F.	13 juin	Lot minier sur la Grosse Ile	Plan et notes d'arpentage annexés.
2941	P. McCarthy	21 do	Houillère sur la rivière du Ventre.	
1889, 2947	MM. Watson, Thorne et Smillie	19 do	5 houillères sur la Saskatchewan	Décrites, folio 63.
2941, 2958	Peter McCarthy	20 do	Ligne des eaux basses de la rivière du Ventre	
2963	F. Beverly Robertson	20 do	Houillère sur la rivière du Daim Rouge	
2991	Geo. B. Bompas, par sir A. T. Galt	24 do	Terrain houiller C	*Voir* folio 65.
2993	W. H. Smith, par sir A. T. Galt	24 do	do D, sur la riv. de l'Arc, T.N.O.	
2995	W. A. B. Burdett Coutts, par sir A. T. Galt	24 do	do B, sur la riv. du Ventre, T.N.O.	
301	Montague Aldous et L. A. Hamilton	......	Houillère sur la rivière à l'Arc.	

Liste des demandes de terrains houillers—*Suite.*

Numéro.	Solliciteur.	Date de la réception.	Terrain.	Observations.
		1882.		
3053	James H. Reid	6 juillet	Houillère, I. A., N.-B., rivière Saskatchewan	
3054	Albert Christie	6 do	Houillère (le ½ S. seulement) du n° 2, A	*Voir* n° 3053
3055	Thomas W. Dobbie	6 do	Houillère, ½ N. no 2, A	do 3053.
3056	W. J. Jones	6 do	do ½ N. no 4, A	
3057	Ed. G. Burk	6 do	do ½ E. no 4, A	do 3056.
3079	James C. Anderson	10 do	do 7 milles au nord de la petite rivière du Trou	
3102	Wm. Z. Rochester	12 do	Confluent de la riv. des Anglais et de la petite riv. du Trou	
3113	James Reynolds	14 do	½ S. Sec. 25, Tp. 25. R. 2, O.	
3113	Peter King	14 do	½ N. Sec. 25, do	
3113	P. A. W. Gordon	14 do	½ S. Sec. 36, do	
3113	J. F. Patterson	14 do	½ N. Sec. 36, do	
3113	J. C. Morran	14 do	½ S. Sec. 24, do	
3113	John Green Armitage	14 do	½ N. Sec. 24, do	
3113	Geo. Grant	14 do	½ S. Sec. 9, do	
3113	Alex. Shaw	14 do	½ N. Sec. 9, do	
3113	P. C. Close	14 do	½ S. Sec. 10, do	
3113	Thos. Patterson	14 do	½ N. Sec. 10, do	
3113	D. J. Beach	14 do	½ S. Sec. 18, do	
3113	W. J. Peachy	14 do	½ N. Sec. 18, do	
3113	Thos. Biggar	14 do	½ S. Sec. 12, Tp. 25, R. 3, O.	
3113	Joseph Bertram	14 do	½ N. Sec. 12, do	
3113	G. Wilson	14 do	½ S. Sec. 13, do	
3113	J. R. Missler	14 do	½ N. Sec. 13, do	
3113	John Beattie	14 do	½ S. Sec. 14, do	
3113	James Wilson	14 do	½ N. Sec. 14, do	
3113	Wm. Spires	14 do	½ S. Sec. 23, do	
3113	John Black	14 do	½ N. Sec. 23, do	
3113	Chas. Biggar	14 do	½ S. Sec. 11, do	Dem. par G. T. Orton, é..., M.P.
3113	John Anderson	14 do	½ N. Sec. 11, do tous à l'O. du 5e M.	
3113	James Goldie	14 do	½ S. Sec. 26, Tp. 24, R. 2, O.	
3113	A. W. Wright	14 do	½ N. Sec. 26, do	
3113	A. Blackburn	14 do	½ S. Sec. 35, do	
3113	E. T. O'Callaghan	14 do	½ N. Sec. 35, do	
3113	R. R. McLellan	14 do	½ S. Sec. 27, do	
3113	M. S. Frazer	14 do	½ N. Sec. 27, Tp. 24, R. 2, O.	
3113	Wm. Collin	14 do	½ S. Sec. 23, Tp. 24, R. 2, O.	
3113	F. F. Blackwood	14 do	½ N. Sec. 23, Tp. 24, R. 2, O.	
3113	B. Saunders	14 do	½ S. Sec. 3, Tp. 25, R. 2, O.	
3113	W. Reynolds	14 do	½ N. Sec. 3, Tp. 25, R. 2, O.	
3113	C. Allen	14 do	½ S. Sec. 4, Tp. 25, R. 2, O.	
3113	T. W. Dobbie	14 do	½ N. Sec. 4, Tp. 25, R. 2, O.	
3113	C. S. Shaw	14 do	½ S. Sec. 5, Tp. 25, R. 2, O.	
3113	John C. Brennan	14 do	½ N. Sec. 5, Tp. 25, R. 2, O.	
3113	Wm. Lukes	14 do	½ S. Sec. 6, Tp. 25, R. 2, O.	
3113	John Fennell	14 do	½ N. Sec. 6, Tp. 25, R. 2, O.	
3113	L. Anthons	14 do	½ S. Sec. 7, Tp. 25, R. 2, O.	
3113	John Thompson	14 do	½ N. Sec. 7, Tp. 25, R. 2, O.	
3113	W. J. Jones	14 do	½ S. Sec. 8, Tp. 25, R. 2, O.	
3113	M. Dickinson	14 do	½ N. Sec. 8, Tp. 25, R. 2, O.	
1353 3024	Geo. Cameron	29 do	Lot minier, sud du lac Nipissingue	
3140	Donald Ross	15 do	Houillère sur son établissement	
1894. 3143	Josephine L. Farijana	18 do	½ N. Sec. 36, Tp. 1, S. 7, O. 2e M.P.	
3144	W. Hogan	18 do	½ N. Sec. 14, Tp. 1, R. 7, O. 2e M.P.	
3211	Dr. Bergin, M.P., pour David Flack		Lac de l'Œuf, T.N.O.	
3284	John McKeune		Sur la rivière du Ventre	

LISTE des demandes de terrains houillers.—*Suite.*

Numéro.	Solliciteur.	Date de la réception.	Terrain.	Observations.
		1882.		
3285	Robert Banner		Sur la riviere du Ventre	
3286	George Shirley		do	
3287	D. A. Keizer		do	
3288	F. F. Hay		do	
3297	G. John Guest		Pointe est de la Grosse Ile, lac Winnipeg	
3453	J. E. Woodworth	15 août	Tp. 12, R's 6, 7, 8 et 9, O. 4e M.P., 6 milles à l'ouest du confluent de la riv. des Sept-Personnes et de la riv. du Ventre sont les sections des Ecoles et de la Cie B. H. qui sont exceptées	
	John R. Cameron	15 do		
	Joseph F. Woodworth	15 do		
	Duncan Frazer	15 do		
	Walter M. Carruthers	15 do		
	Benjamin F. Woodworth	15 do		
3489	Hugh Wrightson	22 do	A la fourche de la Grande et de la petite rivière de l'Arc	
3521	Chas. Aspdin	15 do	Environ 6 milles à l'est du poste de la Montagne-de-Bois	
3113. 3219	William H. Hunter (Orangeville, Ont.)	26 do	½ S., Sec. 15, Tp. 25, R. 3, O., 5e M.P.	
3113. 3219	Dr. Henry (Orangeville, Ont.)	26 do	½ N., Sec. 15, Tp. 25, R. 3, O., 5e M.P.	
3113. 3219	T. M. Skelton (Orangeville, Ont.)	26 do	½ S., Sec. 22, Tp. 25, R. 3, O., 5e M.P.	
3113. 3219	Richard T. Hamm	26 do	½ N., Sec. 22, Tp. 25, R. 3, O., 5e M.P.	
3545	George A. Kennedy	30 do	¼ S.E., Sec. 6, et S.O., ¼ Sec. 5, Tp. 13, R. 6, O., 4e	
3546	J. A. Gemmill, pour John Ogilvie	30 do	¼ N.E., Sec. 31, N.O., ¼ Sec. 32, Tp. 12, R. 6, O., 4e	
2369. 3547	J. A. Gemmill, pour S. Ogilvie et autres	30 do	Sur la côte o. de la riv. à l'Arc, avois. le ter. de sir A. T. Galt.	
3575	Charles Smith	2 sept.	Sur la branche du milieu de la rivière du Vieux	
3612	J. A. Codd	6 do	Sur la rivière à l'Arc	
3545. 3616	J. A. Gemmill, pour G. Allen Kennedy	6 do	¼ S.O., Sec. 6, T. 13, R. 6, O., 4e M.P.	
3546. 3617	J. A. Gemmill, pour John Ogilvie	6 do	½ S., Sec. 32, Tp. 12, R. 6, O., 4e M.P.	
3664	Thos. F. Nellis et Thos. Wells	15 do	½ S. Sec. 31, Tp. 12, R. 6, O., 4e M.P.	
3666	D. Tisdale	15 do	Sec. 32, Tp. 12, R. 6, O., 4e M.P.	
3689	H. H. Smith	19 do	¼ N.E., Sec. 6, et S.E., ¼ Sec. 7, Tp. 13, R. 6, O., 4e M.P.	
3690	James Anderson	19 do	½ N. Sec. 5, Tp. 13, R. 6, O., 4e M.P.	
1888. 3692	George Hilliard	19 do	½ E., Sec. 12, Tp. 13, R. 7, O., 4e M.P.	
3693	Alexander Shaw	19 do	¼ S.O., Sec. 8, and N.E., ¼ Sec. 7, Tp. 13, Rang 6, O., 4e M.	
3694	R. A Morrow	19 do	½ O., Sec. 4, Tp. 13, R. 6, O., 4e M.P.	
3695	Thomas Cahill	19 do	¼ N.E., Sec. 32, Tp. 12, R. 6, O., 4e, et ¼ N.O., Sec. 31, Tp. 12, R. 6, O., 4e.	
3705	John Stewart (entrepren.)	19 do	Con. S.E., Tp. 11, R. 4, O., 4e M.	

LISTE des demandes de terrains houillers—*Suite.*

Numéro.	Solliciteur.	Date de la réception.	Terrain.	Observations.
		1882.		
3711	Joseph G Davies (Winnipeg) et Archibald J. Reid (Ingersoll).........	20 sept.	½ S., Sec. 5, Tp. 13, R. 6, O., 4e M.	
3718	Alphonse Parent...........	20 do	½ E., Sec 1, Tp. 13, R. 7, O., 4e M.P.	
3719	Alexander Forbes..........	20 do	½ O., Sec. 12, Tp. 13, R. 7, O., 4e M.P.	
3720	George A. Smith............	20 do	½ E., Sec. 36, Tp. 12, R. 7, O., 4e M.	
3721	Ephraim G Sills...........	20 do	½ N., Sec. 30, Tp. 12, R. 6, O., 4e M.P.	
3722	John N. Lee	20 do	½ N., Sec. 29, Tp. 12, R. 6, O., 4e P M.	
3723	J. C. Jamieson..............	20 do	½ O., Sec. 28, Tp. 12, R. 6, O., 4e M. P.	
3724	Redner Finkle..............	20 do	½ O., Sec. 33, Tp. 12, R. 6, O., 4e M P.	
3725	J. H. Sills	20 do	½ E., Sec. 4, Tp. 13, R. 6, O., 4e M.P.	
3740	E B. Frolick (Belleville, Ont.)........................	22 do	Rive sud de la riv. à l'Arc.......	
3741	Orval Sills (Frankford, Ont.)........................	22 do	do do	
3742	Geo. D. Dickson (Belleville, Ont.).................	22 do	do do	
3743	Henry R Smith (Trenton, Ont.)	22 do	do do	
3745	W. T Baker (Trenton, O)	22 do	do do	
3746	W. Vrooman (Winnipeg)	23 do	do do	
3747	Ruliff Grass	23 do	do do	
3813	Walter Carruthers	22 do	½ E., Sec. 35, Tp. 12, R. 7, O., 4e M P.	
3814	Benjamin B. Woodworth.	22 do	½ E., Sec 22, Tp. 12, R. 6, O., 4e M.P.	
3815	George W. Woodworth...	22 do	½ O., Sec. 22, Tp. 12, R. 6, O., 4e M.P.	
3816	John Densmore..............	22 do	½ E., Sec. 21, Tp. 12, R. 6, O., 4e M.P.	
3817	David R. Huntly............	22 do	½ O., Sec. 2 , Tp. 12, R. 6, O., 4e M.P.	
3818	Isaac Bell.......	22 do	½ E., Sec 19, Tp. 12, R. 6, O., 4e M P	
3819	Ralph Ross	22 do	½ O., Sec. 19, Tp. 12, R. 6, O., 4e M..............................	
3820	Edward A. Pyke............	22 do	½ E., Sec. 32, Tp. 12, R. 7, O., 4e M....................................	
3821	Joseph H. Chipman	22 do	½ O., Sec. 32, Tp. 12, R. 7, O., 4e M....................................	
3822	Jno. D. Fraser.........	22 do	½ E., Sec. 27, Tp. 12, R. 6, O., 4e M..........................	
3823	Isaac Starrett................	22 do	½ O., Sec. 27, Tp. 12, R. 6, O., 4e M....................................	
3824	William Wheaton.........	22 do	½ E., Sec. 28, Tp. 12, R. 6, O., 4e M	
3825	Arthur L. Sifton	22 do	½ E., Sec. 31, Tp. 12, R. 7, O., 4e M............	
3826	Robt. G. Roach	22 do	½ O., Sec. 33, Tp. 12, R. 7, O., 4e M.........	
3827	John W. Sifton	22 do	½ E., Sec. 33, Tp. 12, R. 8, O., 4e M.....	

LISTE de demandes de terrains houillers—*Suite.*

Numéro.	Solliciteur.	Date de la réception.	Terrain.	Observations.
		1882.		
3828	Arthur W. Molesworth...	22 sept	½ O. Sec. 33, Tp. 12, R. 8, O. 4e M.P......	
3829	William P. Molesworth...	22 do	½ E. Sec. 33, Tp. 12, R. 8, O. 4e M.P......	
3830	E. Eavens......	22 do	½ O. Sec. 33, Tp. 12, R. 8, O. 4e M.P......	
3831	Joseph E. Eaton	22 do	½ S. Sec. 36, Tp. 12, R. 8, O. 4e M.P......	
3832	Jas. Smart	22 do	½ O. Sec. 35, Tp. 12, R. 7, O. 4e M.P......	
3833	Jas. Shillington	22 do	½ E. Sec. 34, Tp. 12, R. 7, O. 4e M.P......	
3834	George B. Augers.........	22 do	½ O. Sec. 34, Tp. 12, R. 7, O. 4e P.M......	
3835	William J. White	22 do	½ E. Sec. 33, Tp. 12, R. 7, O. 4th P.M......	
3836	William Barr	22 do	½ O. Sec. 33, Tp. 12, R. 7, O. 4e M.P......	
3837	D. Fraser.........	22 do	½ E. Sec. 30, Tp. 12, R. 7, O. 4e M.P......	
3838	William Cameron	22 do	½ O. Sec. 30, Tp. 12, R. 7, O. 4e M.P......	
3839	Daniel Cameron	22 do	½ E. Sec. 28, Tp. 12, R. 7, O. 4e M.P......	
3840	Jno. B. Cameron.........	22 do	½ O. Sec. 28, Tp. 12, R. 7, O. 4e M.P......	
3841	A. A. Decow.........	22 do	½ E. Sec. 27, Tp. 12, R. 7, O. 4e M.P......	
3842	H. Oliver	22 do	½ O. Sec. 27, Tp. 12, R. 7, O. 4e M.P......	
3843	W. H. Cooke.........	22 do	½ E. Sec. 25, Tp. 12, R. 7, O. 4e M.P......	
3844	D. McBaine	22 do	½ O. Sec. 25, Tp. 12, R. 7, O. 4e M.P......	
3845	D. H. McMillan	22 do	½ E. Sec. 35, Tp. 12 R. 8 O. 4e M.P......	
3846	R. Edgar	22 do	½ O. Sec. 35, Tp. 12, R. 8, O. 4e M.P......	
3847	William H. Payzant.........	22 do	½ E. Sec. 34, Tp. 12, R. 8, O. 4e M.P......	
3848	J. R. McMillan.........	22 do	½ O. Sec. 34, Tp. 12, R. 8, O. 4e M.P......	
3849	W. D. Matheson	22 do	½ E. Sec. 32, Tp. 12, R. 8, O. 4e M.P......	
3850	Samuel Archibald	22 do	½ O. Sec. 32, Tp. 12, R. 8, O. 4e M.P......	
3851	Geo. Foster	22 do	½ E. Sec. 31, Tp. 12, R. 8, O. 4e M.P......	
3852	Rug. W. Ross	22 do	½ O. Sec. 31, Tp. 12, R. 8, O. 4e M.P......	
3853	Jno. Viblock.........	22 do	½ S. Sec. 6, Tp. 13, R. 8, O. 4e M.P......	
3854	T. Mayne Daly.........	22 do	½ S. Sec. 5, Tp. 13, R. 8, O. 4e M.P......	
3855	Thos. Wastie	22 do	½ N. Sec. 36, Tp. 12, R. 9, O. 4e M.P......	
3856	Job Thompson.........	22 do	½ N. Sec. 35, Tp. 12, R. 9, O. 4e M.P......	
3857	D. B. Murray	22 do	½ N. Sec. 34, Tp. 12, R. 9, O. 4e M.P......	
3858	Alex. Haggart	23 do	½ S. Sec. 1, Tp. 13, R. 9, O. 4e M.P......	
3859	William Winter.........	23 do	½ S. Sec. 2, Tp. 13, R. 9, O. 4e M.P......	

LISTE de demandes de terrains houillers—*Suite.*

Numéro.	Solliciteur.	Date de la réception.	Terrain.	Observations.
		1882.		
3860	Donald Grant	22 sept	½ S. Sec. 3, Tp. 13, R. 9, O. 4e M.P.	
3861	Donald W. Grant..........	22 do	½ S. Sec. 4, Tp. 13, R. 9, O. 4e M.P.	
3862	J. M. Ross.........................	22 do	½ S. Sec. 5, Tp. 13, R. 9, O. 4e M.P..	
3863	Charles Livingston........	22 do	½ S. Sec. 6, Tp. 13, R. 9, O. 4e M.P..	
3864	Geo. Munro....	22 do	½ E. Sec. 36, Tp. 12, R. 10, O. 4e M.P.	
3865	William Fowler.....	do 22.........	½ O Sec. 36 do do	
3867	Frederick Woodworth...	do 22.........	½ E. Sec. 33, do R 6 do	
3868	Benjamin Woodworth....	do 22.........	½ O. Sec. 34 do do	
3869	B. F. Woodworth............	do 22	½ E. Sec. 34 do do	
3870	Jas. E. Hanager....	do 22.........	½ E. Sec. 35 do do	
3871	Isaac Ells	do 22.........	½ E. Sec 35 do do	
3717, 3874	Smith Finkle................	do 22.........	Rive n., riv. du Pied-de-Corbeau	
3716, 3876	James H. Smith.	do 25.........	do do ...	
3321	George M. McEwen........	4 août	Sur les riv. du Ventre et à l'Arc	
3322	J. S. McEwen..................	do 4.........	Sur la rivière du Daim Rouge...	Voir 5005
3875	Jas. Redner (Rednersville, Ont)	25 sept	Rive n., riv. du Pied-de-Corbeau	
3904	Malcolm McLarty...........	27 do	½ S. Sec. 30, Tp. 12, R. 6, O. 4e P.M.	
3905	Jno. Carmichael............	27 do	½ S. Sec. 18, Tp. 13 do	
3906	John McLarty................	27 do	½ S. Sec 29, Tp. 12 do	
3914	Edward Faye..................	27 do	½ S. Sec. 30 do do	
3918	H. T. Ellis........................	27 do	½ S. Sec. 36 do do	
3919	M. A. McHugh......	27 do	½ N. Sec. 36 do do	
3920	John Curry.....................	27 do	½ S. Sec. 20 do do	
3921	Thos. H. Wright............	27 do	½ N. Sec. 20 do do	
3922	D. B. Odette....................	27 do	½ S. Sec. 30 do do	
3923	P. N. Lynch	27 do	½ N. Sec. 14, Tp. 13, R. 7 do	
2926	John Faye........................	28 do	½ E. Sec. 2 do do	
3929	W. H. Carmichael..........	28 do	½ S. Sec. 12 do do	
3930	R. R. Mitchell	28 do	½ N. Sec. 16 do do	
3933	Hugh Carmichael..........	28 do	½ S. Sec. 18 do do	
3934	G. J. O'Doherty............	28 do	½ S. Sec. 16 do R. 6 do	
3936	Augustus Keefer............	29 do	½ N. Sec. 20, Tp. 12 do	
3937	Jno. Connor, 71, rue St-André, Ottawa...........	29 do	½ S. Sec. 20 do do	
3939	J. N. M. Aikins, pour R. Paul et Cie	30 do	N. de la Saskatchewan..............	
3944	Frank J. Clarke.............	30 do	½ N. E. Sec. 12, et ½ S. E. Sec 2, Tp. 13, R. 7, O. 4e M.P......	
3691, 3958	Duncan Shaw, par Jas. Anderson....................	30 do	½ N. O. Sec. 6, Tp. 13, R. 6, W. 4e M.P..................................	
1889, 3940	Watson, Thorn et Smellie, avocats, Toronto.........	30 do	Rive sud de la Saskatchewan-Nord	
3975	George Goodwin, Grenville, Ont.....................	3 octob.........	½ S. Sec. 28, Tp. 13, R. 6, O. 4e M.P.	
3981	D. Sutherland................	4 do	½ S. Sec. 14 do R. 7 do	
3322, 3983	J. S. McEwen................	4 do	½ N. Sec. 18 do R. 6 do	
3988	Frederick Young...........	4 do	½ O. Sec. 10 do do	
3989	K. N. MacFee..................	4 do	Rive nord, Saskatchewan-Sud..	
3990	K. N. MacFee (pour C. MacFee).........................	4 do	do sud do ...	
3991	J. et P. MacFee..............	4 do	A ½ mille de la Saskatchewan-Sud....................................	
3992	Finlay Young (Charles Young).........................	4 do	½ mille S. de la Saskatchewan-S.	
3993	D. K. MacLaren..............	4 do	½ S. Sec. 16, Tp. 12, R. 6, O. du 4e M.	
3994	William Ewart..............	4 do	½ N. do do do ...	

LISTE des demandes de terrains houillers—*Suite.*

Numéro.	Solliciteur.	Date de la réception.	Terrain.	Observations.
		1882.		
3995	Alex. McFee	4 oct.	Sur la Saskatchewan-Sud	
4002	Alf. Brown	5 do	½ E. Sec. 10, Tp. 13, R. 6, O., du 4e M.	
4007	Angus Carmichael, par J. S. McEwen	6 do	Grand Coude, Creek de Ross	
4008	E. Champion	6 do	do do	
4005	Geo. McEwen, par J. S. McEwen	6 do	Creek de Ross, Sec. 36, Tp. 11, R. 3, O. du 4e M.	
4006	Adam McDougall	6 do	do do do	
1470. { 4011 1070	Jas. A. Gouin	6 do	Territoires du Nord-Ouest	
4012	H. J. McIntyre	6 do	do do "B"	
4013	D. Duval	6 do	do do "C"	
4014	F. H. Jacques	6 do	do do "D"	
4016	A. G. McBean, pour d'autres	6 do	Sur le haut de la Saskatchewan.	
4032	Jno. Carmichael, sen., par J. S. McEwen	9 do	½ E. Sec. 2, Tp. 13, R. 6, O. du 4e M.	
4033	Jno. Kerr	9 do	½ O. do do do	
2370. 4034	J. A. Gemmill, solliciteur pour A. Perry et autres.	9 do	Rive sud de la rivière à l'Arc..	
4045	A. Keefer	9 do	½ N., Sec. 24, Tp. 12, R. 6, O. du 4e M.	
4046	Alvin H. Moore, par C. Colby	9 do	½ S. Sec. 24, Tp. 13, do do .	
4047	W. B. Colby, par C. Colby	9 do	½ S. Sec. 30, do do do .	
4048	William Todd	9 do	½ N. do do do do .	
4050	Jno. B. Daly, par C. Colby	9 do	½ N. Sec. 24, do do do .	
4051	Peter McEwen par J. S. McEwen	9 do	½ N. Sec. 18, do do do .	
3937. 4052	Jno. Connor	9 do	½ S. Sec. 24, do do do .	
4053	H. P. Wright, M.D	9 do	½ S. Sec. 30, do do do .	
4054	Jno. O'Dougherty	9 do	½ S. Sec. 20, do do do .	
4072	Jno. H. Parks	12 do	Sur la rivière Sainte-Marie	
4055. 4088	Geo. C. Holland	16 do	½ S. Sec. 32, Tp. 13, R. 6, O. du 4e M.	
1522. 4110	T. W. Walsh	17 do	½ E. Sec. 31, Tp. 20, R. 20, O. du 4e M.	
4112	C. J. Brydges	17 do	Ang. S.E. Sec. 24, Tp. 8, R. 1, O. du 4e M.	
273. 4150	Ed. P. Leacock	21 do	½ O. Sec. 4, Tp. 13, R. 6, O. du 4e M.	
2283. 4160	D. A. Keizer	21 do	½ E. Sec. 5, Tp. 21, R. 20, O. du 4e M.	
4170	H. F. Teeter	23 do	½ S. Sec. 34, Tp. 20, R. 19, O. 4e M...	
4171	W. H. Teeter	23 do	½ N. do do do do ...	
4172	J. C. Boyd	23 do	½ O. Sec. 35, do do do ...	
4173	Fred. Cope. jun	23 do	½ N. Sec. 33, do do do ...	
4174	F. W. Young	23 do	½ S. do do do do ...	
4175	William Dawson	23 do	½ N. Sec. 27, do do do ...	
4176	William Wilson	23 do	½ S. Sec. 4, Tp. 21, do do ...	
4177	John Wilson	23 do	½ S. Sec. 3, do do do ...	
3744. 4184	Geo. Merriman	23 do	Territoires du Nord-Ouest "T"	
3743. 4185	H. R. Smith	3 do	do do "S"...	
3999. 4531	J. A. M. Aikins, pour W. S. Clarke.	24 do		N° 3939.
3939. 4196	J. A. M. Aikins, pour Paul et Cie.	24 do	½ sud demandée par lui-même...	
4216	Rankin Dawson, pour A. Walker	26 do	Rive S. de la riv. du Ventre, ent. la grande et la pet. riv. à l'Arc	
4216½	W. W. Baby	19 do	½ O. Sec. 31, Tp. 20, R. 20, O. du 4e M.	

LISTE des demandes de terrains houillers—*Suite.*

Numéro.		Solliciteur.	Date de la réception.	Terrain.	Observations.
			1882.		
	4217	Rankin Dawson, pour D. McNaughton.	26 oct.	Rive S. de la riv. du Ventre entre la r. de l'Arc et la pet. r. de l'Arc	
	4218	Rankin Dawson, pour H. B. Dawson.	26 do	do do ...	
	4219	Rankin Dawson, pour W. Todd	26 do	do do ...	
	4220	Rankin Dawson	26 do	do do ...	
	4226	Chas. C. Colby, pour John Thornton	26 do	Saskatchewan-Sud	
1754.	4229	A. T. Galt, pour la Cie de Houille et de Navigation du N.-O.	26 do	Avoisinant W. Lethbridge et autres	
	4227	Chas. C. Colby, pour Geo. O. Doat	26 do	Au sud-est de la Saskatchewan-Nord	
4238.	4246	George Ashdown	26 do	½ E. Sec. 25, Tp. 20, R. 20, O., 4e P.M.	
4337.	4247	R. Cassidy	26 do	½ E. Sec. 36, Tp. 20, R. 21 do ...	
4239.	4248	E Tyrrell Smart	26 do	½ O. do do do ...	
4240.	4249	Philippe A. Deslaurier ...	26 do	½ E. Sec. 30 do do ...	
1522.	4250	T. W. Walsh	26 do	½ E. Sec. 31, Tp. 20, R. 20 do ...	
4216½.	4251	Wm. W. Baby	26 do	½ O. Sec. 31 do do ...	
4243.	4252	J. S. Dennis, jun.	26 do	½ O. Sec. 32 do do ...	
4236.	4253	J. W. Harris	26 do	½ O. Sec. 30 do do ...	
4235.	4254	Chester Glass	26 do	½ O. Sec. 4, Tp. 21, R. 20 do ...	
4234.	4255	John Headley Bell	26 do	½ O. Sec. 25, Tp. 20, R. 21 do ...	
4233.	4256	Alex. Calder	26 do	½ E. Sec. 32, Tp. 20, R. 20 do ...	
	4329	W. C. Nunn et J. P. Pine	2 nov.	½ N. Sec. 4, Tp. 13, R. 6 do ...	
	4337	D. W. Davis	2 do	Rives E. et S. de la riv. Ste.-M.	
	4350	Henry Colby	2 do	Sur le creek du Pied-de-Corbeau	
1817.	4356	Thos. Andrews	4 do	Sec. 5, Tp. 25, R. 2, O., 5e M.P...	
	4357	J. N. Andrews	4 do	Sec. 35, Tp. 24 do ...	
1819.	4358	A. S. Cross	4 do	Sec. 9, Tp. 25 do ...	
	4359	John H. Dickinson	4 do	Sec. 25, Tp. 24 do ...	
4231.	4354	Wm. Wainwright	4 do	½ N. Sec. 35, Tp. 2, R. 8, O. 2e M...	
4537.	4364	R. G. Lunt	6 do	½ S. Sec. 36, Tp. 12, R. 6 do ...	
1580.	4365	J. H. Lunt	6 do	½ S. Sec. 6, Tp. 13, R. 7 do ...	
	4366	D. Mitchell McDonald....	6 do	¼ N.E.¼ Sec. 25, Tp. 12, R. 6, O. 4e M.P.	
	4391	C. P. Brown	7 do	½ N. Sec. 36, Tp. 12, R. 8 do ...	
	4392	W. E. Lanford	7 do	½ S. Sec. 5, Tp. 13, R. 7 do ...	
	4393	J. Norquay	7 do	½ S. Sec. 29, Tp. 12, R. 6 do ...	
	4394	Thos. Alex. Wade	7 do	½ S. Sec. 4, Tp. 13, R. 7 do ...	
1608.	4418	W. Owens	10 do	½ N. Sec. 34, Tp. 2, R. 8, O. 2e M.P.	
	4421	John McDonald	11 do	½ N. Sec. 5, Tp. 13, R. 6, O. 4e M.P.	
	4422	H. S. McDonald	11 do	½ S. Sec. 8 do do ...	
	4423	W. R. Hamilton	11 do	Sec. 5 do do ...	
	4425	Jas. Watson	11 do	½ O. Sec. 12, Tp. 12, R. 12, O., 4e M.	
	4426	William Nelson	11 do	½ O. Sec. 2, Tp. 12, R. 6, O., 4e M.	
	4427	James A. Young	11 do	½ E. Sec. 12, Tp. 12, R. 6, O., 4e M.	
	4428	Geo. Boyd, sen	11 do	½ E. Sec. 35, Tp. 11, R. 6, O., 4e M.	
	4429	Alexander Boyd	11 do	½ E. Sec. 2, Tp. 19, R. 6, O., 4e M.	
	4430	Andrew Boyd	11 do	½ O. Sec. 35, Tp. 11, R. 6, O., 4e M.	
	4431	George Boyd, jun.	11 do	½ E. Sec. 36, Tp. 11, R. 6, O., 4e M.	
	4432	John Boyd	11 do	½ O. Sec. 36, Tp. 11, R. 6, O., 4e M.	

LISTE des demandes de terrains houillers—*Suite.*

Numéro.	Solliciteur.	Date de la réception.	Terrain.	Observations.
		1882.		
3297. 4437	W. D. Ardagh, de la part de Jno. Guest	11 nov.	Au nord de la rivière de la Mauvaise Gorge.	
4463	Dalton McCarthy, de la part de Robt. Cassidy.	14 do	½ E., Sec. 36, Tp. 20, R. 21, T.N.-O	
4507	S. S. Goughier	17 do	½ S., Sec. 25, Tp. 2, R. 9, O., 2nd M	
4508	J. R. Goughier	17 do	½ N., Sec. 24, Tp. 21, R. 9, O., 4th M	
4510	Arcade Depatie	17 do	½ N., Sec. 22, Tp. 2, R. 9, O., 2e M	
4512	Wilbred Leroux	17 do	½ S., Sec. 24, Tp. 2, R. 9, O., 2e M	
4531	J. H. Aikins	20 do	Sur la rivière Saskatchewan	
4523	Wm. R. Thistle	17 do	¼ N.-E. Sec. 4, Tp. 21, R. 21, O., 4e M	
4527	T. W. Pomeroy	18 do	½ N. Sec. 26, Tp. 12, R. 7, O., 4e M	
4532	J. A. M. Aikins, de la part de l'hon. J. C. Aikins	20 do	Côté S. de la Saskatchewan-N.	
4533	J. A. M. Aikins, de la part de Mme Vanstone.	20 do	do do	
4534	J. A. M. Aikins, de la part de Fred. Anderson.	20 do	Bras nord de la do	
4535	J. A. M. Aikins, de la part de Wm. Sharples.	20 do	Côté sud de la do	
4536	J. A. M. Aikins, de la part de Jno. Symonds.	20 do	Au sud de la riv. du Chapeau	
4216. 4633	Rankin Dawson, de la part de A. L. Harrington.	28 do	Rive ouest de la riv. du Ventre	
4589	S. W. Beattie	24 do	½ N. Sec. 5, Tp. 13, R. 6, O., 4e M	
4608	N. Flood Davin	27 do	Bras nord de la Saskatchewan	
1537. 4648	R. G. Hunt	29 do	½ S. Sec. 26, Tp. 12, R. 7, O., 4e M	
4643	J. R. Cameron, pour les personnes suivantes—	28 do	Lots houillers, comme suit:—	
4643	M. Scott Vankoughnet.	28 do	½ E. Sec. 5, R. 2, Tp. 12	
4643	R. A. Masters	28 do	½ O. do do	
4643	Chas. H. Dancer	28 do	½ E. Sec. 6, R. 2, Tp. 12	
4643	W. Cameron	28 do	½ O. do do	
4643	B. Mawllingly	28 do	½ E. Sec. 1, R. 3, Tp. 12	
4634	Rankin Dawson, de la part de M. A. Y. Dawson	27 do	Le long de la rive ouest de la rivière du Ventre	
4636	A. L. Poudrier	28 do	½ S. Sec. 5, Tp. 21, R. 6, O., 2e M.P	
4637	F. H. Brownlee, de Poudrier et Brownlee	28 do	½ N. Sec. 25, Tp. 1, R. 6, O., 2e M.P	
4639	Michael Starrs	29 do	½ N. Sec. 24, Tp. 1, R. 6, O., 2e M.P	
4640	John May	29 do	½ O. Sec. 30, Tp. 1, R. 5, O., 2e M. P.	
4641	Patrick Lynett	29 do	½ E. Sec. 30, Tp. 1, R. 5, O., 2e M.P	
4642	John Lynch	29 do	½ S Sec. 24, Tp. 1, R. 6, O., 2e M. P	
4574	C. Bignell	23 do	½ S. Sec. 5, Tp. 13, R. 6, O., 4e M.P	

LISTE des demandes de terrains houillers—*Suite.*

Numéro.	Solliciteur.	Date de la réception.	Terrain.	Observations.
		1882.		
4240. 4671	Philippe A. Deslauriers, par F. H. Dennis, dép. des trav. publics	30 nov.	½ E. Sec. 30, Tp. 20, R. 20, O., 4e.	
4683	Mathew F. Walsh	2 déc.	½ N. Sec. 36, Tp. 2, R. 9, O., 2e.	
4684	Jno. Ryan Costigan	2 do	½ S. Sec. 17, Tp. 2, R. 8, O., 2e.	
4757	L. A. Boisvert	11 do	½ N. Lot 25, Tp. 2, R. 9, O., 2e.	
4758	Thadeus J. Walsh	11 nov.	½ S. Lot 36, Tp. 2, R. 9, O., 2e.	
4760	Samuel Fee	11 déc.	½ S. Sec. 27, Tp. 1, R. 6, T.N.-O.	
4763	N. B. Falkner	11 do	½ E. Sec. 5, Tp. 13, R. 6, O., 4e.	
4764	J. A. Phippen	11 do	½ O. Sec. 5, Tp. 13, R. 6, O., 4e.	
4643	A. McKinnon	28 nov.	½ O. Sec. 1, R. 3, Tp. 12.	
4643	Jno. Brecken	28 do	½ E. Sec. 36, R. 3, Tp. 11.	
4643	W. P. Eaton	28 do	½ O. Sec. 36, R. 3, Tp. 11	
4643	E. L. Newcombe	28 do	½ E. Sec. 31, R. 2, Tp. 11	
4643	P. Bradley	28 do	½ W. Sec. 31, R. 2, Tp. 11	
4643	Frank E. Sheldon	28 do	E. ½ Sec. 31, R. 32, Tp. 11	
4643	George Roy	28 do	½ O. Sec. 31, R. 32, Tp. 11, O. 4e M.P.	
4652	Peter McLaren	29 do	Branche sud de la riv. du Vieux.	
4765	W. Hamilton	11 déc.	½ E. Sec. 32, Tp. 12, R. 6, O., 4e.	
4766	P. R. Palmer	11 do	½ O. Sec. 32, Tp. 12, R. 6, O., 4e.	
4767	Sidney Blanchard	11 do	½ E. Sec. 6, Tp. 3, R. 9, O., 2e.	
4768	Peter McNab	11 do	½ E Sec. 4, Tp. 3, R. 9, O., 2e.	
4769	J. J. Campbell	11 do	½ E. Sec. 30, Tp. 2, R. 9, O., 2e.	
4608. 4770	N. Flood Davin	11 do	½ E. Sec. 28, Tp. 2, R. 9, O., 2e.	
4771	Amos Rowe	11 do	½ O. Sec. 32, Tp. 2, R. 9, O., 2e.	
4772	Ed. Farrer	11 do	½ O. Sec. 28, Tp. 2, R. 9, O., 2e.	
4643. 4778	Jno. R. Cameron, de la part de six personnes	12 do	Lots houillers comme suit, O. du 4e M. P.—	
do	Donald Man	12 do	½ E. Sec. 25, R. 3, Tp. 11	
do	Archibald Smith	12 do	½ O. Sec. 25, R. 3, Tp. 11.	
do	Peter J. Mitchell	12 do	½ E. Sec. 30, R. 2, Tp. 11.	
do	R. B. Sutherland	12 do	½ E. Sec. 29, R. 2, Tp. 11.	
do	Jonathan Palmer	12 do	½ O. Sec. 30, R. 2, Tp. 11	
do	William Cleverly	12 do	½ O. Sec. 29, R. 2, Tp. 11.	
4787	John Haggart	12 do	½ O. Sec. 16, R. 9, Tp. 3, O., 2e M.	
4788	J. W. Bengough	12 do	½ O. Sec. 10, Tp. 3, R. 9, O., 2e M.	
4789	R. J. Short	12 do	½ O. Sec. 8, Tp. 3, R. 9, O., 2e M.	
4790	William D. Roe	12 do	½ E. Sec. 8, Tp. 3, R. 9, O., 2e M.	
4791	Alex. Perie	12 do	½ E. Sec. 16, Tp. 3, R. 9, O., 2e M.	
4802	S. Pugsley, par R. Doull.	12 do	½ E. Sec. 10, Tp. 11, R. 10, O., 4e.	
4803	G. T. Marsh do	12 do	½ O Sec. 2, Tp. 11, R. 2, O., 4e.	
4804	John Stevenson Brown, par R. Doull	12 do	½ E. Sec 2, Tp. 11, R. 2, O., 4e.	
4805	G. R. Pugsley, par R. Doull	12 do	½ O. Sec. 10, Tp. 11, R. 2, O., 4e.	
4806	Wm. Pugsley, fils, par R. Doull	12 déc.	½ E. Sec. 4, Tp. 11, R. 2, O., 2e M.	
4808	Robt. Wemyss, par R. Doull	12 do	½ S. O. Sec. 12, Tp. 6, R. 3, O., 4e M.	
4809	Robt. L. Wemyss	12 do	½ N. Sec. 2, Tp. 6, R. 3, O., 4e M.	

LISTE des demandes de terrains houillers—*Suite.*

Numéro.	Solliciteur.	Date de la réception.	Terrain.	Observations.
		1882.		
4810	Geo. A. Baynes, par R. Doull	12 déc	¼ N.E. Sec. 3, S.E. ¼ Sec. 10, Tp. 6, R. 3	
4818	E. Roe	12 do	½ O. Sec. 14, Tp. 3, O. 2e M	
4807. 4821	D. A. Pugsley, par R. Doull	12 do	½ S. Sec. 2, Tp. 6, R. 3, O. 2e M	
4801. 4822	O'Hara Baynes, par R. Doull	12 do	½ O. Sec. 12, Tp. 11, R. 2, O. 4e M	
4826	Robt. Lyon	14 do	½ E. Sec. 20, Tp 2, R. 9, O. 2e M	
4507. 4827	Louis L. Goughlin		½ E. Sec. 34, Tp. 2, R. 9, O. 2e M	
4509. 4828	W. H. Masterman	14 do	½ E. Sec. 26, Tp. 2, R. 9, O. 2e M	
4852	Charles McCarthy Davin	18 do	½ N. Sec. 4, Tp. 2, R. 8, O. 2e M	
4853. 4864	Jas. William McDonald	18 do	No 10½, d'après plan	
4853. 4854	Alex. McQueen, par O. B. Davidson	18 do	Sur la rivière Saskatchewan	
4853. 4855	W. Geo. Beers	18 do	do do	
4853. 4856	A. M. Thibaudeau	18 do	do do	
4853. 4857	A. G. Thibaudeau	18 do	do do	
4853. 4858	Thos. Scott	18 do	do do	
4853. 4859	Wm. Crawford	18 do	do do	
4853. 4860	David Scott	18 do	do do	
4853. 4861	Robt. Allen	18 do	do do	
4853. 4862	E. L. Barber	18 do	do do	
4853. 4863	Jno. Rowe	18 do	do do	
4866	W. A. Schwartz	18 do	½ O. Sec. 18, Tp. 3, R. 9, O. 2e M	
4941	Jno. McDonald et E. Richard	23 do	Sur le creek qui se jette dans la rivière de la Tête-Ouverte	
4928	David E. Akers	22 do	A la Coulée 10 O. du confluent des riv. à l'Arc et du Ventre.	
4931	Major Jas. Walker, par J. A. Gemmill	22 do	½ N. Sec. 24, Tp. 14, R. 6, O. 4e P.M	
4932	Capt. Jno. Stewart	22 do	½ S. Sec. 24, Tp. 14, R. 6, O. 4e P.M	
4953	W. H. Kanouse	26 do	Côtés E. et S. de la rivière Ste-Marie	
4954	H, A. Kanouse	26 do	Commence à l'embouchure de la rivière Sainte-Marie	
4958	Augusta Gordon	26 do	½ O. Sec. 4, Tp. 3, R. 9, O. 2e M	
4969	J. S. Boddy	28 do	½ O. Sec. 6, Tp. 3, R. 9, O. 2e M	
4997	Jno. Douder	30 do	Rive sud de la Saskatchewan	
		1883.		
5012	G. A. Quarrie	2 janv	½ N. Sec. 34, Tp. 21, R. 20, O. 4th M	
5013	W. A. Allan	2 do	½ S. Sec. 34, Tp. 21, R. 20, O. 4e M	
5034	Fred. Maclaren	3 do	½ N. Sec. 36, Tp. 10, R. 3, O. 4e M	
5056	Daniel H. McDonald	5 do	½ N. Sec. 6, Tp. 21, R. 20, O. 4e M	
4329. 5079	W. C. Nunn et J. P. Pine	9 do	Sec. 4, Tp. 13, R. 6, O. 4e M	

LISTE des demandes de terrains houillers—*Suite.*

Numéro.	Solliciteur.	Date de la réception.	Terrain.	Observations.
		1883.		
5081	Geo. Rainboth, sen	9 janv.	½ E. Sec. 7, Tp. 16, R. 3, O. 4e M.	
5082	Joseph Riopelle	9 do	½ O. Sec. 7, Tp. 21, R. 20, O. 4e M.	
5092	J. B. McArthur	9 do	½ E. Sec. 7, Tp. 21, R. 20, O. 4e M.	
5096	Thos. P. Galt	10 do	½ O. Sec. 6, Tp. 21, R. 20, O. 4e M.	
3322. 5005	J. S. MacEwan	2 do	½ E. Sec. 6, Tp. 21, R. 20, O., 4e P.M.	
5102	R. B. Hunter	11 do	½ S. Sec. 18 do do	
5135	James Dawes, sen.	13 do	½ O. Sec. 24, Tp. 20, R. 19 do	
5136	W. G. Dawes	13 do	½ O. Sec. 24 do do	
4050. 5141	John B. Daly, par C. C. Colby	15 do	A la décharge du lac Winnipeg.	
3995. 5247	Alex. McFee, par K. N. McFee	29 do	½ S. Sec. 16, Tp. 12, R. 5, O., 4e P.M.	
3991. 5246	Peter McFee, par K. N. McFee	29 do	½ N. Sec. 16 do do	
5136 5277	William G. Daves	1er fév	½ E. Sec. 24, Tp. 20, R. 19 do	
5293	Messrs. Dick et Banning.	2 do	60 chaînes à l'O. de la riv. du Trou	
5365	W. D. Ardagh de la part de Johnston Cameron.	8 do	Ile du lac Winnipeg	
5374	W. D. Ardagh de la part de Thos. Rogers	8 do	Petite île du lac Winnipeg.	
5383	Frank M. McDougall de la part de Jas. Doherty.	10 do	½ O. Sec. 7, Tp. 22, R. 29, O., 3e P.M	
5384	Frank M. McDougall de la part de Jno. McKenzie.	10 do	½ E. Sec. 7, Tp. 22, R. 29, O., 3e P.M.	
5387	Frank M. McDougall de la part de M. T. Wilson	10 do	½ S. Sec. 18, Tp. 22, R. 29, O., 3e P.M.	
5388	Frank M. McDougall de la part de Jas. Grey	10 do	½ S. Sec. 19, Tp. 22, R. 29, O., 3e P.M.	
5391	J. B. Cameron, pour les personnes suivantes—	10 do	Terres à carrières, T.N.-O., sur lesquelles ses clients ont fait des travaux	
	Jas. Henderson		½ O. Sec. 7, R. 12, Tp. 11, O.	
	John Rowe		½ E. Sec. 7 do do	
	Edward Benson		½ O. Sec. 9 do do	
	John Hogan		½ E. Sec. 9 do do	
	George Fowler		½ O. Sec. 10 do do	
	John Megins		½ E. Sec. 10 do do	
	Alex. Berry		½ O. Sec. 15 do do	
	J. A. Aikins		¾ E. Sec. 15 do do	
	Wm. Bowen		½ O. Sec. 16 do do	
5392	A. C. A. Dlow, pour les personnes suivantes—	10 fév.	Terres à houille, T.N.-O., ses clients y ayant fait des travaux.	
	Archibald McRae		½ O. Sec. 22, R. 21, Tp 10, O., 4e P.M.	
	Matthew Bradley		½ E. Sec. 22 do do	
	Jno. G. Morrison		½ O. Sec. 23 do do	
	Alex. Sutton		½ E. Sec. 23 do do	
	Robt. Black		½ O. Sec. 27 do do	
	John Blue		½ E. Sec. 27 do do	
	Geo. B. Murray		½ O. Sec. 28 do do	
	Jas. Robinson.		½ E. Sec. 28 do do	
5393	R. J. Nicholson, pour les personnes suivantes—	10 fév	Terres à houille, T.N.-O.	
	John W. Cameron		½ O. Sec. 1, R. 20, Tp. 21, O., 4e P.M.	
	Alex. Thompson		½ E. Sec. 1 do do	
	Wm. Lyons		½ O. Sec. 12 do do	
	Phil. Lawry		½ E. Sec. 12 do do	

LISTE des demandes de terrains houillers—*Fin.*

Numéro.	Solliciteur.	Date de la réception.	Terrain.	Observations.
		1883.		
	Fred. Potter............	....	½ O. Sec. 6, R. 20, Tp. 21, O. 4e M.P....	
	Alfred Johnson	....	½ E. Sec. 6 do do ...	
	Hugh Foster............	....	½ O. Sec. 7 do do ...	
	Richard Knowles.....	....	½ E. Sec. 7 do do ...	
4007. 5493	Angus Carmichael, par J. S. McEwen	17 février.......	½ E. Sec. 36, Tp. 11, R. 3 do ...	
5562. 5563	E. M. Rideout et Jabez Williams........................	24 do	Lots miniers sur le Haut Lac....	

RÉPONSE

(36*c*)

À un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 26 février 1883 :—

Etat de toute la houille déclarée en franchise à la sortie d'entrepôt ou pour l'exportation, pendant les exercices terminés le 30 juin 1881 et 1882, faisant voir la quantité ainsi déclarée à chaque port, les noms des personnes qui ont fait les déclarations, les quantités sorties d'entrepôt par chaque personne, et, pour les exportations, le nom du navire ou du chemin de fer sur lesquels elles ont été faites, l'endroit de destination ; avec copies des certificats d'annulation des acquits-à-caution* justifiant que la houille a été débarquée aux ports de consignation.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat par intérim.

Secrétariat d'Etat,
7 mai 1883.

**Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions les certificats d'annulation des acquits-à-caution ne sont pas imprimées.*

Etat de la houille déclarée à la sortie d'entrepôt en franchise ou pour l'exportation pendant les exercices expirés le 30 juin 1881 et 1882, respectivement, faisant voir les quantités ainsi déclarées et leur valeur, les noms des personnes qui ont fait les déclarations, et, pour les exportations, le nom du navire ou du chemin de fer sur lesquels elles ont été faites, et l'endroit de leur destination.

RÉCAPITULATION POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1881.

Port.	Déclaré à la sortie d'entrepôt. En franchise. Quantité.	En franchise. Valeur.	Pour l'exportation. Quantité.	Pour l'exportation. Valeur.	Observations.
	Tonneaux.	$	Tonneaux.	$	
Amhertsburgh	....	....	12,369	34,050	
Ottawa	213	1,113	....	....	Pour l'usage du gouverneur général.
Sarnia	....	....	6,500	20,616	
Windsor	....	....	13,286	41,319	
Québec	19,213	40,219	....	....	Pour steamers.
Montréal	....	....	788	1,636	
Annapolis	155	620	....	....	do
Halifax	....	....	172	549	
Saint-Jean	....	....	4,407	17,771	
St-Stephen	....	....	191	715	
Total	19,581	41,952	37,713	116,656*	

RÉCAPITULATION POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1882.

Port.	En franchise. Quantité.	En franchise. Valeur.	Pour l'exportation. Quantité.	Pour l'exportation. Valeur.	Observations.
Amhertsburg	....	....	13,858	33,296	
Collingwood	....	....	40	122	
Sarnia	....	....	5,714	21,894	
Windsor	....	....	13,475	40,964	
Québec	23,784	47,116	....	....	Pour steamers.
Montréal	....	....	1,294	2,101	
Annapolis	355	1,425	....	....	do
Saint-Jean	....	....	5,879	26,428	
St-Stephen	....	....	323	1,087	
Total	24,139	48,541	40,583	125,892*	

*On aurait pu à peu d'exceptions près tout classer sous le même chef, attendu que presque toute cette houille était pour l'usage de steamers allant à l'étranger.

J. JOHNSON,
Commissaire des douanes.

ÉTAT de la houille déclarée à la sortie d'entrepôt en franchise ou pour l'exportation pendant les exercices expirés le 30 juin 1881 et 1882, respectivement, faisant voir les quantités ainsi déclarées et leur valeur, les noms des personnes qui ont fait les déclarations, et, pour les exportations, le nom des navires et du chemin de fer sur lesquels elles ont été faites, et leur destination.

PORT D'AMHERSTBURGH.

Date.	Par qui la déclaration a été faite.	Déclaré à la sortie d'entrepôt. En franchise. Quantité.	En franchise. Valeur.	Pour l'exportaion. Quantité.	Pour l'exportaion. Valeur.	Navire ou chemin de fer sur lesquels a été faite l'exportation.	Endroit de destination.	Date de l'annulation de l'acquit-à-caution.	Observations.
1880.		Tonneaux	$	Tonneaux.	$				
30 sept.	Simon Fraser			375	1,119			30 sept.	Cette houille a été vendue pour combustible, exportée par des vapeurs américains fréquentant les ports de la N.-E., et des vapeurs canadiens en destination de ports des E.-U.
30 do	do			96	278			30 do	
30 do	John G. Mullen			123	357			30 do	
30 do	do			150	435			30 do	
30 do	do			144	418			30 do	
30 do	do			162 18/20	471			30 do	
30 do	do			250	725			30 do	
30 do	do			100	290			30 do	
30 do	do			159	461			30 do	
30 do	do			133 14/20	365			30 do	
30 do	do			254	450			30 do	
30 do	do			102	280			30 do	
30 do	do			186 18/20	522			30 do	
30 do	do			350	1,010			30 do	
30 do	do			111	289			30 do	
30 do	do			120 3/20	312			30 do	
30 do	do			111 1/20	289			30 do	
30 do	do			125 8/20	320			30 do	
30 do	do			182	500			30 do	
30 do	do			110	297			30 do	
30 do	do			174	470			30 do	
30 do	do			160	440			30 do	
30 do	do			93	255			30 do	
30 do	do			168	460			29 déc.	
29 déc.	do			400	1,200			29 do	
29 do	Thos. B. White			311 12/20	692			29 do	
29 do	John G. Mullen			190	520			29 do	
29 do	do			148	400			29 do	
29 do	do			129	334			29 do	

ETAT de la houille déclarée à la sortie d'entrepôt, en franchise ou pour l'exportation, etc.—*Suite.*

PORT D'AMHERSTBURGH—*Suite.*

Date.	Par qui la déclaration a été faite.	Déclaré à la sortie d'entrepôt. En franchise. Quantité.	Déclaré à la sortie d'entrepôt. En franchise. Valeur.	Déclaré à la sortie d'entrepôt. Pour l'exportation. Quantité.	Déclaré à la sortie d'entrepôt. Pour l'exportation. Valeur.	Navire ou chemin de fer sur lesquels a été faite l'exportation.	Endroit de destination.	Date de l'annulation de l'acquit-à-caution.	Observations.
1880.		Tonneaux.	$	Tonneaux.	$			1880.	
29 déc.	John G. Mullen			101 17/20	278			29 déc.	Cette houille a été vendue pour combustible, exportée par des vapeurs américains fréquentant les ports de la N.-E., et des vapeurs canadiens en destination de ports des E.-U.
29 do	do			179 7/20	495			29 do	
29 do	do			119	315			29 do	
29 do	do			96 9/20	250			29 do	
29 do	do			350	980			29 do	
29 do	do			168	445			29 do	
26 do	do			190	504			29 do	
29 do	do			315 4/20	820			29 do	
29 do	do			118	313			29 do	
29 do	Chas. F. Dunbar			230	794			29 do	
29 do	John G. Mullen			110 4/20	292			29 do	
29 do	do			150 10/20	549			29 do	
29 do	do			150	420			29 do	
29 do	do			138 17/20	368			29 do	
29 do	do			221	619			29 do	
29 do	do			186 18/20	523			29 do	
29 do	do			109 16/20	291			29 do	
29 do	do			172 13/20	483			29 do	
29 do	do			187 3/20	542			29 do	
29 do	do			171	359			29 do	
29 do	do			226 17/20	655			29 do	
29 do	do			191 9/20	526			29 do	
29 do	do			130 15/20	360			29 do	
29 do	do			233 13/22	623			29 do	
30 do	do			75	244			29 do	
29 do	do			180	513			29 do	
29 do	do			150	351			29 do	
1881.								1881.	
28 juin	do			189	568			28 juin	
28 do	do			306 11/20	828			29 do	
28 do	do			158 10/20	452			28 do	
[illegible]				[illegible]	[illegible]			28 do	

28 juin...	do			206 $\frac{5}{20}$	547			28 do ...
28 do ...	do			194	533			28 do ...
28 do ...	do			135	392			28 do ...
28 do ...	do			186	465			28 do ...
28 do ...	do			175	481			28 do ...
28 do ...	do			263	723			28 do ...
28 do ...	do			190 $\frac{10}{20}$	476			28 do ...
28 do ...	Chas. F. Dunbar			148 $\frac{10}{20}$	444			28 do ...
28 do ...	do			244	708			28 do ...
28 do ...	do			43	146			28 do ...
1881.				12,369 $\frac{1}{20}$	34,050			1881.
29 sept....	Chas. F. Dunbar			205	584			29 sept....
29 do ...	do			258	708			29 do ...
29 do ...	do			168	464			29 do ...
29 do ...	John G. Mullen			190 $\frac{10}{20}$	476			29 do ...
29 do ...	do			217 $\frac{17}{20}$	622			29 do ...
29 do ...	do			101 $\frac{7}{20}$	253			29 do ...
29 do ...	do			186 $\frac{16}{20}$	467			29 do ...
29 do ...	do			208 $\frac{13}{20}$	522			29 do ...
29 do ...	do			160	440			29 do ...
29 do ...	do			101	232			29 do ...
29 do ...	do			180 $\frac{2}{20}$	504			29 do ...
29 do ...	do			315	866			29 do ...
29 do ...	do			115	265			29 do ...
29 do ...	do			102	235			29 do ...
29 do ...	do			222	511			29 do ...
29 do ...	do			392	902			29 do ...
29 do ...	do			330	809			29 do ...
29 do ...	do			217 $\frac{4}{20}$	510			29 do ...
29 do ...	do			375	1,125			29 do ...
29 do ...	do			189	567			29 do ...
29 do ...	do			306 $\frac{18}{20}$	844			29 do ...
29 do ...	do			185	416			29 do ...
29 do ...	do			105 $\frac{18}{20}$	249			29 do ...
29 do ...	do			174	407			29 do ...
29 do ...	do			182 $\frac{17}{20}$	459			29 do ...
29 do ...	do			239 $\frac{16}{20}$	564			29 do ...
29 do ...	do			195 $\frac{12}{20}$	372			29 do ...
15 déc....	do			169 $\frac{10}{20}$	492			15 déc....
29 do ...	do			169 $\frac{4}{20}$	398			29 do ...
29 do ...	do			345	776			29 do ...
29 do ...	do			320	800			29 do ...
29 do ...	do			315	832			29 do ...
29 do ...	do			188	423			29 do ...
29 do ...	do			190	428			29 do ...
29 do ...	do			101 $\frac{10}{20}$	284			29 do ...
29 do ...	do			210 $\frac{16}{20}$	527			29 do ...
29 do ...	do			343	772			29 do ...

ETAT de la houille déclarée à la sortie d'entrepôt en franchise ou pour l'exportation, etc.—*Suite.*

PORT D'AMHERSTBURG—*Suite.*

Date.	Par qui la déclaration a été faite.	Déclaré à la sortie d'entrepôt. En franchise. Quantité.	Déclaré à la sortie d'entrepôt. En franchise. Valeur.	Déclaré à la sortie d'entrepôt. Pour l'exportation. Quantité.	Déclaré à la sortie d'entrepôt. Pour l'exportation. Valeur.	Navire ou chemin de fer sur lesquels a été fait l'exportation.	Endroit de destination.	Date de l'annulation de l'acquit-à-caution.	Observations.
		Tonneaux.	$	Tonneaux.	$				
1881.								1881.	
29 déc....	John G. Mullen			293 15/20	720			9 déc...	Cette houille a été vendue pour combustible et exportée par des vapeurs américains fréquantant les ports de la N.-E., et des vapeurs canadiens en destination des ports des E.-E.
29 do ...	do			223 8/20	559			29 do ...	
29 do ...	do			229	515			29 do ...	
29 do ...	do			716 4/20	791			29 do ...	
29 do ...	do			126 12/20	301			29 do ...	
29 do ...	do			683 12/20	1,709			29 do ...	
1882.								1882.	
23 mars...	do			100 11/20	261			23 mars...	
23 do ...	do			160	480			23 do ...	
30 juin...	C. F. Dunbar			17 10/20	57			30 juin...	
30 do ...	do			114 10/20	286			30 do ...	
30 do ...	do			70	228			30 do ...	
30 do ...	John G. Mullen			55 17/20	134			30 do ...	
30 do ...	do			253 6/20	722			30 do ...	
30 do ...	do			302	680			30 do ...	
30 do ...	do			126	221			30 do ...	
30 do ...	do			271 9/20	733			30 do ...	
30 do ...	do			133 10/20	300			30 do ...	
30 do ...	do			248 4/20	558			30 do ...	
30 do ...	do			314 10/20	708			30 do ...	
30 do ...	do			232	522			30 do ...	
30 do ...	do			103 10/20	171			30 do ...	
30 do ...	do			301	677			30 do ...	
30 do ...	do			233	454			30 do ...	
30 do ...	do			248 7/20	658			30 do ...	
30 do ...	do			323 14/20	696			30 do ...	
	Total			13,857 19/20	33,296				

E. ANDERSON,
Percepteur des douanes.

PORT DE COLLINGWOOD.

1882. 29 mai...	Chas. McInnes............	....	....	40	122	Str. Oneida, de Buffalo........	Chicago............	....	Propriétaire du vapeur Oneida. Houille pour l'usage de ce vapeur entre ce port et Chicago. GEO. WATSON, *Percepteur des douanes.*

PORT D'OTTAWA.

1880. 8 sept...	McRae, Ahern et Cie ...	130	698	....	....	....	....	....	Déclaré pour l'usage de Son Excellence le gouverneur général suivant certificat fourni avec la déclaration 1091, de la port du lt.-col. DeWinton, secrétaire.
8 déc...	G.W.McCullough et Cie	83	415	....	....	....	....	....	Déclaré à tort "en franchise" au lieu de "en liquidation."
	Total.......	213	1,113	....	....				J. I. BARTRAM, *Inspect. pour la perc. des douanes.*

PORT DE SARNIA.

1880.								1880.	
2 juil...	Cie T.N.O..........	....	....	142	426	Stmrs. de la Cie	P. les st. de la Cie	6 juil...	
6 do ...	do	....	....	140	420	do	do	6 do ...	
6 do ...	do	....	....	115	345	do	do	15 do ...	
6 do ...	Cie C.F.G.O........	....	....	35	105	do	do	3 août...	
15 do ...	Cie T.N.O........	....	....	41	123	do	do	15 juil..	
15 do ...	do	....	....	70	210	do	do	30 do ...	
19 do ...	Cie C.F.G.O........	....	....	22	66	do	do	3 août...	
19 do ...	Cie T.N.O........	....	....	160	480	do	do	30 juil...	
21 do ...	Proctor et fils	....	....	146	438	Remorqueurs.	Pour les remorq.	9 août...	
30 do ...	Cie T.N.O........	....	....	220	660	Stmrs. de la Cie	P. les st. de la Cie	30 juil...	
3 août...	do	....	....	128	384	do	do	17 août...	
3 do ...	Cie C.F.G.O........	....	....	20	60	do	do	3 do ...	
9 do ...	Cie T.N.O........	....	....	90	270	do	do	17 do ...	
16 do ...	Cie C.F.G.O........	....	....	36	108	do	do	6 oct...	
17 do ...	Cie T.N.O........	....	....	64	192	do	do	17 août...	
17 do ...	do	....	....	111	333	do	do	31 do ...	
23 do ...	do	....	....	170	510	do	do	31 do ...	
31 do ...	do	....	....	69	207	do	do	31 do ...	

ETAT de la houille déclarée à la sortie de l'entrepôt, en franchise ou pour l'exportation, etc.—*Suite.*

PORT DE SARNIA—*Suite.*

Date.	Par qui la déclaration a été faite.	Déclaré à la sortie d'entrepôt. En franchise. Quantité.	Déclaré à la sortie d'entrepôt. En franchise. Valeur.	Déclaré à la sortie d'entrepôt. Pour l'exportation. Quantité.	Déclaré à la sortie d'entrepôt. Pour l'exportation. Valeur.	Navire ou chemin de fer sur lequel a été faite l'exportation.	Endroit de destination.	Date de l'annulation sur l'acquit-à-caution.	Observations.
1880.		Ton'x.	$	Ton'x.	$			1881.	
31 août...	Cie T.N.O	......	......	91	273	Stmrs. de la Cie	P. les st. de la Cie	7 sept...	
7 sept...	do	......	......	172	516	do	do	7 do ...	
9 do ...	Cie C.F.G.O	......	......	38	114	do	do	6 oct...	
6 do ...	Proctor et fils	......	......	48	144	Remorqueurs..	Pour les remorq.	9 sept...	
14 do ...	Cie T.N.O	......	......	191	573	Stmrs. de la Cie	P. les st de la Cie	28 do ...	
22 do ...	do	......	......	103	309	do	do	28 do ...	
28 do ...	do	......	......	81	243	do	do	28 do ...	
28 do ...	do	......	......	120	360	do	do	13 oct...	
5 oct...	do	......	......	145	435	do	do	13 do ...	
6 do ...	Cie C.F.G.O.	......	......	26	78	do	do	6 do ...	
6 do ...	do	......	......	14	42	do	do	1881. 7 janv...	
13 do ...	Cie T.N.O.	......	......	100	300	do	do	1880. 8 nov...	
13 do ...	do	......	......	85	255	do	do	13 oct...	
20 do ...	W. B. Clark	......	......	88	264	Remorqueurs..	Pour les remorq.	20 do ...	
26 do ...	Cie T.N.O.	......	......	115	345	Stmrs. de la Cie	P. les st. de la Cie	8 nov...	
1er nov...	Proctor et fils	......	......	81	243	Rem "Carter"	Pour le remorq.	1er do ...	
1er do ...	do	......	......	80	240	Bat.-remorq....	do	1er do ...	
1er do ...	Cie C.F.G.O	......	......	59	177	Stmrs. de la Cie	P. les st. de la Cie	1881. 7 janv...	
8 do ...	Cie T.N.O.	......	......	220	660	do ...	do	1880. 8 nov...	
8 do ...	do	......	......	24	72	do ...	do	15 déc...	
17 do ...	Proctor et fils	......	......	48	144	Bat.-remorq....	Pour les remorq.	17 nov...	
23 do ...	do	......	......	80	240	do	do	25 do ...	
25 do ...	do	......	......	152	456	do	do	25 do ...	
29 do ...	Cie C.F.G.O	......	......	125	375	Stmrs. de la Cie	P. les st. de la Cie	1881. 7 janv...	
15 déc...	Cie T.N.O	......	......	190	570	do ...	do ...	1880. 15 déc...	
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	do	do ...	16 do ...	

1881.								1881.
7 janv...	Cie C.F.G.O..........	....	....	105	315	do ..	do ...	7 janv...
12 avril...	do	....	....	40	160	do ...	do ...	12 nov...
2 mai...	do	....	....	47	188	do ...	do ...	12 do ...
16 do ...	Cie T.N.O..........	....	....	200	600	do ...	do ...	28 mai...
26 do ...	do	....	....	200	600	do ...	do ..	28 do ...
28 do ...	do	....	....	207	621	do ...	do ...	28 do ...
13 juin...	M. B. Proctor	....	....	91	364	Remorqueurs..	Pour les remorq.	29 juin...
13 do ...	Cie T.N.O..........	....	....	200	800	Stmrs. de la Cie	P. les st. de la Cie	18 do ...
13 do ...	M. B. Proctor	....	....	80	320	Remorqueurs..	Pour les remorq.	29 do ...
13 do ...	Cie C.F.G.O..........	....	....	25	100	Stmrs. de la Cie	P. les st. de la Cie	12 nov...
15 do ...	Cie T.N O..........	....	....	200	800	do ...	do ...	18 juin...
18 do ...	do	....	....	206	824	do ...	do ...	18 do ...
27 do ...	do	....	....	200	800	do ...	do ...	18 août...
28 do ...	Proctor et fils	....	....	27	108	Remorqueurs..	Pour les remorq.	28 juin...
				6,500	20,616			
1881.								1881.
18 août...	Cie C.F.G O..........	....	....	33	132	Stmrs. de la Cie	P. les st. de la Cie	12 nov...
18 do ...	Cie T.N.O..........	....	....	154	616	do ...	do ...	18 août...
18 do ...	do	....	....	364	1,456	do ...	do ...	18 do ...
29 do ...	do	....	....	158	632	do ...	do ...	29 do ...
1er sept...	do	....	....	317	1,268	do ...	do ...	1er sept...
7 do ...	Proctor et Cie..........	....	....	140	385	Remorqueurs..	Pour les remorq.	21 oct...
9 do ...	Cie C.F.G.O..........	....	....	35	140	Stmrs. de la Cie	P. les st. de la Cie	12 nov...
21 do ...	Cie T.N.O..........	....	....	439	1,756	do ...	do ...	21 sept..
21 do ...	do	....	....	200	800	do ...	do ...	19 oct...
Oct. 19...	do	....	....	246	984	do ...	do ...	19 do ...
19 do ...	do	....	....	261	1,044	do ...	do ...	19 do ...
21 do ...	Proctor et Cie..........	....	....	150	413	Remorqueurs..	Pour les remorq.	21 do ...
11 nov...	Cie C.F.G.O..........	....	....	130	520	Stmrs. de la Cie	P. les st. de la Cie	12 nov...
								1882.
15 do ...	Proctor et Cie..........	....	....	82	328	Remorqueurs..	Pour les remorq.	24 avril...
								1881.
16 do ...	Cie T N.O..........	....	....	348	1,392	Stmrs. de la Cie	P. les st. de la Cie	16 nov...
16 do ...	do	....	....	230	920	do ...	do ...	16 do ...
								1882.
29 do ...	Proctor et Cie..........	....	....	75	300	Remorqueurs..	Pour les remorq.	24 avril...
5 déc...	Cie C.F.G.O..........	....	....	86	344	Stmrs. de la Cie	P. les st. de la Cie	1er mai...
16 do ...	Proctor et Cie..........	....	....	78	312	Remorqueurs..	Pour les remorq.	24 avril...
1882.								
12 janv...	Cie C.F.G.O..........	....	....	71	284	Stmrs. de la Cie	P. les st. de la Cie	1er mai...
1er fév...	do	....	....	63	252	do ...	do ...	1 do ...
3 mars...	do	....	....	52	208	do ...	do ...	1 do ...
20 avril...	Cie T.N.O..........	....	....	100	400	do ...	do ...	29 avril...
24 do ...	Proctor et Cie..........	....	....	46	184	Remorqueurs..	Pour les remorq.	24 do ...
25 do ...	Cie T.N.O	....	....	200	800	Stmrs. de la Cie	P. les st. de la Cie	29 do ...
29 do ...	do	....	....	190	760	do ...	do ...	29 do ...
29 do ...	Cie C.F.G.O..........	....	....	129	516	do ...	do ...	1er mai...
1er mai...	do	....	....	76	304	do ...	do ...	1 do ...

ETAT de la houille déclarée à la sortie de l'entrepôt, en franchise ou pour l'exportation, etc.—*Suite.*

PORT DE SARNIA—*Fin.*

Date.	Par qui la déclaration a été faite.	Déclaré à la sortie d'entrepôt. En franchise. Quantité.	Déclaré à la sortie d'entrepôt. En franchise. Valeur.	Déclaré à la sortie d'entrepôt. Pour l'exportation. Quantité.	Déclaré à la sortie d'entrepôt. Pour l'exportation. Valeur.	Navire ou chemin de fer sur lesquels a été faite l'exportation.	Endroit de destination.	Date de l'annulation sur l'acquit-à-caution.	Observations.
1882.		Tonneaux	$	Tonneaux.	$			1882.	
22 mai...	Cie T.N.O.	...	...	200	800	Stmrs de la Cie	P. les st. de la Cie	10 juin...	
6 juin...	do	...	...	300	1,200	do ...	do ...	10 do ...	
8 do ...	Proctor et Cie.	...	...	100	300	Remorqueurs..	Par les remorq...	10 do ...	
10 do ...	do	...	...	98	294	do ...	do ...	10 do ...	
10 do ...	Cie T.N.O.	...	...	160	640	Stmrs. de la Cie	P. les st. de la Cie	10 do ...	
16 do ...	do	...	...	100	300	do ...	do ...	18 juill...	
16 do ...	Proctor et Cie.	...	...	100	300	Remorqueurs..	Par les remorq...	18 do ...	
19 do ...	do	...	...	50	150	do ...	do ...	18 do ...	
30 do ...	W. B. Clark	...	...	100	300	do ...	do ...	30 juin...	
30 do ...	do	...	...	53	160	do ...	do ...	30 do ...	GEO. N. MATHESON, *Percepteur des douanes.*
	Total	...	...	5,714	21,894				

PORT DE WINDSOR, ONT.

Date.	Par qui la déclaration a été faite.	En franchise. Quantité.	En franchise. Valeur.	Pour l'exportation. Quantité.	Pour l'exportation. Valeur.	Navire ou chemin de fer	Endroit de destination.	Date de l'annulation	Observations.
1880.								1880.	
5 juillet...	Cie C.F.G.O.	...	...	182	573	...	...	24 déc...	
6 do ...	Odette et Wheny	...	...	498	1,370	...	...	6 juill...	
6 do ...	do	...	...	124	340	...	...	6 do ...	
14 do ...	Cie C.F.G.O.	...	...	130	473	...	...	24 déc...	
16 do ...	Odette et Wheny	...	...	171	470	...	...	16 juill...	
22 do ...	Cie C.F.G.O.	...	...	169	532	...	...	24 déc...	
26 do ...	do	...	...	182	573	...	...	24 do ...	
3 août...	do	...	...	104	328	...	...	24 do ...	
6 do ...	Odette et Wheny	...	...	130	357	...	...	6 août...	
9 do ...	Cie C.F.G.O.	...	...	117	368	...	...	24 déc...	
6 do ...	Odette et Wheny	...	...	132	363	...	...	16 août...	
18 do ...	Cie C.F.G.O.	...	...	152¾	480	...	...	15 sept... 24 déc...	
23 do ...	do	...	...	104	327	...	...	24 do ..	
31 do ...	do	...	...	208½	657	...	...	15 sept... 24 déc...	
				[illegible]	[illegible]			31 août...	

15 sept. ...	Cie C.F.G.O.	....	....	288	899	....	....	15 sept. ... / 29 nov. ... / 24 déc. ...
21 do ...	Odette et Wheny.........	....	....	303	833	....	....	21 sept. ...
23 do ...	Cie C F.G.O............	....	....	130	440	....	....	24 déc. ...
30 do ...	do	....	....	156¾	491	....	....	24 do ...
8 oct. ...	do	....	....	182	573	....	....	24 do ...
9 do ...	Odette et Wheny.........	....	....	118	325	....	....	9 oct. ...
15 do ...	Cie C.F.G.O............	....	....	117	369	....	....	24 déc. ...
23 do ...	do	....	....	179½	576	....	....	29 nov. ... / 24 déc. ...
1er nov....	do	....	....	256	806	....	....	29 nov. ... / 24 déc. ...
10 do ...	do	....	....	175	552	....	....	29 nov. ... / 24 déc. ...
15 do ...	do	....	....	105	341	....	....	29 nov. ... / 24 déc. ...
25 do ...	Odette et Wheny.........	....	....	998	3,617	....	....	24 do ... / 25 nov. ... / 6 juin '81
29 do ...	Cie C.F.G. O............	....	....	469½	1,460	....	....	29 nov. '80 / 16 déc. ... / 24 do ...
7 déc. ...	do	....	....	148	466	....	....	6 et 24 déc.
16 do ...	do	....	....	230	723	....	....	16 et 24 do
24 do ...	do	....	....	315	993	....	....	24 do ...
4 jan. '81	Odette et Wheny.........	....	....	338	929	....	....	4 jan. '81 / 5 juil. ...
18 do ...	Cie C.F.G.O............	....	....	924	2,912	....	....	22 août ...
19 do ...	do	....	....	60	189	....	....	22 do ...
24 do ...	do	....	....	248½	783	....	....	22 do ...
3 fév. ...	do	....	....	966	3,043	....	....	22 do ...
7 do ...	do	....	....	150	473	....	....	22 do ...
12 do ...	do	....	....	364½	1,148	....	....	22 do ...
21 do ...	do	....	....	621	1,954	....	....	22 do ...
1er mars..	do	....	....	189	595	....	....	22 do ...
7 do ...	do	....	....	540	1,701	....	....	22 de ...
14 do ...	do	....	....	216	680	....	....	22 do ...
26 do ...	do	....	....	310½	977	....	....	22 do ...
31 do ...	do	....	....	364½	1,150	....	....	22 do ...
7 avril ...	do	....	....	283½	894	....	....	27 nov. '82
19 do ...	do	....	....	175½	553	....	....	27 do ...
11 mai ...	do	....	....	13½	53	....	....	27 do ...
28 do ...	Odette et Wheny.........	....	....	514	1,542	....	....	28 mai '81
27 juin	do	....	....	301	705	....	....	27 juin ...
				13,286½	41,319			
1881.								1882.
16 août....	Cie C.F.G.O............	....	....	1,814	5,714	....	....	27 nov. ...
22 do ...	do	....	....	267	841	....	....	27 do ...

Etat de la houille déclarée à la sortie d'entrepôt, en franchise ou pour l'exportation, etc.—*Fin.*

PORT DE WINDSOR, ONT.—*Fin.*

Date.	Par qui la déclaration a été faite.	Déclaré à la sortie d'entrepôt. En franchise. Quantité.	En franchise. Valeur.	Pour l'exportation. Quantité.	Pour l'exportation. Valeur.	Navire ou chemin de fer sur lesquels a été faite l'exportation.	Endroit de destination.	Date de l'annulation de l'acquit-à-caution.	Observations.
1881.		Tonneaux.	$	Tonneaux.	$			1882.	
29 août...	Cie C.F.G.O..........	....	....	145½	458	....	....	27 nov. ...	
6 sept. ...	do	....	....	461	1.452	....	....	27 do ...	
13 do ...	do	....	....	167¾	528	....	....	15 do '81 27 do '82	
19 do ...	do	....	....	131	413	....	....	27 do ...	
29 do ...	do	....	....	149	469	....	....	27 do ...	
30 do ...	Odette et Wheny..........	....	....	1,280	3,380	....	....	30 sept. '81	
4 oct. ...	Cie C.F.G.O..........	....	....	165	520	....	....	15 nov. '81 27 nov. '82	
11 do ...	do	....	....	196¾	620	....	....	do ...	
25 do ...	do	....	....	371¼	1,172	....	....	do ...	
1er nov....	do	....	....	165	520	....	....	27 do '82	
8 do ...	do	....	....	143	450	....	....	15 do '81 27 do '82	
15 do ...	do	....	....	179¾	567	....	....	15 do '81 6 déc. '81 27 nov. '82	
21 do ...	do	....	....	313½	979	....	....	6 déc. '81 27 nov. '82	
30 do ...	do	....	....	191½	632	....	....	13 mai '82 27 nov. '82	
6 déc. ...	do	....	....	147	475	....	....	6 déc. '81 19 do '81	
13 do ...	do	....	....	144½	455	....	....	19 do '81	
19 do ...	do	....	....	151	506	....	....	19 do '81 4 jan. '82	
1882.								1882.	
2 jan. ...	do	....	....	165½	521	....	....	27 nov. ...	
4 do ...	do	....	....	373	1,344	....	....	4, 9 jan...	
9 do ...	do	....	....	247½	744	....	....	9 jan. ... 27 nov. ...	
16 do ...	do	....	....	178	614	....	....	23 jan. ...	

23 do ...	do	....	....	173½	604	....	....	23 do ... 1er mai.... 27 nov.....	
31 do ...	do	....	....	246¾	809	....	....	1er mai.... 27 nov. ...	
6 février.	do	....	....	159	503	....	....	27 do ...	
14 do ...	do	....	....	173	541	....	....	27 do ...	
21 do ...	do	....	....	152	479	....	....	27 do ...	
1er mars...	do	....	....	195½	615	....	....	27 do ...	
8 do ...	do	....	....	171	539	....	....	27 do ...	
14 do ...	do	....	....	190½	602	....	....	27 do ...	
21 do ...	do	....	....	85	268	....	....	27 do ...	
28 do ...	do	....	....	144½	455	....	....	27 do ...	
3 avril ...	do	....	....	181½	570	....	....	27 do ...	
11 do ...	do	....	....	165	520	....	....	27 do ...	
17 do ...	do	....	....	105	317	....	....	27 do ...	
25 do ...	do	....	....	195	541	....	....	1er mai...	
2 mai ...	Odette et Wheny........	....	....	2,304	5,950	....	....	2 do ...	
....	G. W. R. Co........	....	....	148	510	....	....	13 do ...	
8 mai ...	do	....	....	139	480	....	....	13 do ...	
15 do ...	do	....	....	166½	577	....	....	13,31do ...	
23 do ...	do	....	....	143½	494	....	....	31 do ...	
29 do ...	do	....	....	96½	335	....	....	31 do ...	
5 juin ...	do	....	....	174¼	601	....	....	19 juin ...	
12 do ...	do	....	....	71½	246	....	....	19 do ...	
19 do ...	do	....	....	158¼	547	....	....	19, 30 juin.	
....	Burton et Reynolds......	....	....	140¾	324	....	....	13 juillet..	
26 juin ...	G. W. R. Co..	....	....	47¼	163	....	....	30 juin.....	
				13,474¾	40,964				WM. BENSON, *Percepteur.*

PORT DE MONTRÉAL.

1881. 11 mai ...	John Hope et Cie.......	....	....	280	608	S.S. Lake Winnipeg.........	Liverpool.........	1882. 24 avril ...	Houilie transbordée sous la surveillance d'un officier de douane. Copies des certificats d'annulation des acquits-à-caution ci-jointe.
13 do ...	do	....	....	17	37	do ...	do	24 do ...	
23 do ...	A. Baile........	....	....	78	210	S.S. Karo......	Antwerp..........	1881. 29 sept. ...	
23 do ...	do	....	....	67	180	S.S. Gallina ...	London	29 do ...	
13 juin ...	R. Reford et Cie.	....	....	346	601	S.S. Lake Manitoban.........	Liverpool.	15 août.....	
23 juillet .	John Hope et Cie.......	....	....	140	3"5	S.S. Lake Nepigon	do	1882. 24 avril ...	
1882. 2 juin ...	S. W. Baird et Cie.......	....	....	370	555	S.S. Lake Winnipeg......... S.S. L'e Champlain..........	do	21 mars ...	

État de la houille déclarée à la sortie d'entrepôt, en franchise ou pour l'exportation, etc.—*Suite.*

PORT DE MONTRÉAL—*Fin.*

Date.	Par qui la déclaration a été faite.	Déclaré à la sortie de l'entrepôt. En franchise. Quantité.	Déclaré à la sortie de l'entrepôt. En franchise. Valeur.	Déclaré à la sortie de l'entrepôt. Pour l'exportation. Quantité.	Déclaré à la sortie de l'entrepôt. Pour l'exportation. Valeur.	Navire ou chemin de fer sur lesquels a été faite l'exportation.	Endroit de destination.	Date de l'annulation de l'acquit-à-caution.	Observations.
1882.		Tonneaux.		Tonneaux.	$			1882.	
5 juin	S. W. Baird et Cie.......	....	....	39	59	S.S. Cynth'a...	Glasgow	21 mars....	Houille transbordée sous la surveillance d'un officier de douane. Copies des certificats d'annulation des acquits-à-caution ci-jointe.
5 do ...	do	....	....	134	201	S.S. Oc'n King	Londres............	21 do ...	
5 do ...	do	....	....	135	202	S.S. Glouster..	Bristol..............	21 do ...	
23 do ...	do	....	....	113	151	S.S. Oc'n King S.S. Lake Manitoban.........	Liverpool.......	21 do ...	
23 do ...	do	....	....	308	462	do ... S.S. Toronto...	do	21 do ...	
23 do ...	do	....	....	55	96	do ... S.S. Dominion.	do	21 do ...	JOHN LEWIS, *Contrôleur.*
		....	....	2,082	3,737				M. P. RYAN, *Percepteur.*

PORT DE QUÉBEC.

Date.	Par qui la déclaration a été faite.	En franchise. Quantité.	En franchise. Valeur.	Pour l'exportation. Quantité.	Pour l'exportation. Valeur.	Navire ou chemin de fer.	Endroit de destination.	Date de l'annulation.	Observations.
1880.									Pris pour leur usage par les navires suivants :—
12 juillet .	Wm. Crawford et fils...	482	860	....	....	....	....	....	Vapeurs fédéraux.
21 do ...	do ...	40	63	....	....	....	....	....	S.S. Barcelona.
10 sept. ...	G. M. Webster et Cie...	62	217	....	....	....	....	....	Douane de Québec.
10 do ...	do ...	202	360	....	....	....	....	....	S.S. Lake Winnipeg.
30 do ...	James Gibb..................	33	66	....	....	....	....	....	S.S. Scotland.
23 oct......	G. M. Webster et Cie...	224	300	....	....	....	....	....	S.S. Lake Winnipeg.
4 nov. ...	do ...	308	462	....	....	....	....	....	S.S. Lake Manitoba.
8 do ...	Jno Baile..................	84	134	....	....	....	....	....	Little Annie.
[illegible]	[illegible]	28	56	....	....	....	....	....	S.S. Barcelona.
									H.M.S. Bellerophon.

17 do ...	do	108	170					H.M.S. Tarmaline.
17 do ...	Loc. de la jetée Princess	101	220					S.S. Scotland.
17 do ...	E. J. Charlton	31	45					H.M.S. Forester.
23 do ...	James Gibb	135	270					S.S. Scotland.
23 do ...	do	45	90					S.S. Toronto.
27 do ...	G. M. Webster et Cie...	34	51					S.S. Stratherly.
29 do ...	Jno. Baile	58	135					S.S. Pera.
17 déc. ...	Wm. Crawford et fils...	22	40					Earl King.
17 do ...	do ...	223	400					La Magicienne.
17 do ...	do ...	69	134					Dumont D'Arville.
17 do ...	do ...	90	160					S.S. Severn.
17 do ...	do ...	78	126					S.S. Barcelona.
29 do ...	Allans, Rae et Cie.	560	1,327					S.S. Circassian.
29 do ...	do	119						S.S. Grecian.
29 do ...	do	341	2,275					S.S. Caspian.
29 do ...	do	524						S.S. Sardinian.
29 do ...	do	299						S.S. Polynesian.
29 do ...	do	616	6,143					S.S. Sarmatian.
29 do ...	do	777						S.S. Sardinian.
29 do ...	do	403						S.S. Moravian.
29 déc. ...	Allans, Rae et Cie	570	1,177					S.S. Peruvian.
29 do ...	do	862	1,739					S.S. Polynesian.
29 do ...	do	27						S.S. Moravian.
29 do ...	do	672	2,163					do
29 do ...	do	466						S.S. Sarmatian.
29 do ...	do	728	2,389					S.S. Peruvian.
29 do ...	do	399						S.S. Sarmatian.
29 do ...	do	573	2,182					S.S. Circassian.
29 do ...	do	543						S.S. Sardinian.
29 do ...	do	360	1,780					S.S. Peruvian.
29 do ...	do	551						S.S. Polynesian.
29 do ...	do	563	1,193					S.S. Moravian.
29 do ...	do	873	1,945					S.S. Sarmatian.
29 do ...	do	246						S.S. Circassian.
29 do ...	do	457	911					do
1881.								
20 janv....	A. H. Murphy et Cie....	2						Zarick.
20 do ...	do	4						Lancashire.
20 do ...	do	4						Marco Polo.
20 do ...	do	4						Robert Godfrey.
20 do ...	do	13						Amicus.
20 do ...	do	4						Brelade.
20 do ...	do	2						Hercules.
20 do ...	do	1						Mizpah.
20 do ...	do	2						Canada.
20 do ...	do	2						Parkfield.
20 do ...	do	2						Matharame.
20 do ...	do	11						Our Annie.

ÉTAT de la houille déclarée à la sortie de l'entrepôt en franchise ou pour l'exportation—*Suite.*

PORT DE QUÉBEC.—*Suite.*

Date.	Par qui la réclamation a été faite.	Déclaré à la sortie d'entrepôt. Quantité.	Valeur.	Pour l'exportation. Quantité.	Valeur.	Navire ou chemin de fer sur lequel a été faite l'exportation.	Endroit de destination.	Date de l'annulation sur l'acquit-à-caution.	Pris pour leur usage par les navires suivants.
1881.		Ton'x.	$	Ton'x.	$				
20 janv....	A. H. Murphy et Cie. ..	4							Vandick.
20 do ...	do	4							Melicite.
20 do ...	do	51	322	....	....	....	....	....	Beaver.
20 do ...	do	87							Our Annie.
20 do ...	do	44							Onward.
20 do ...	do	50	68	....	....	....	....	....	S.S. Lombard.
29 avril ...	Wm. Crawford et fils...	73	120	....	....	....	....	....	S.S. Polino.
20 mai	Loc. de la jetée Princes.	394	788	....	....	....	....	....	S.S. Ocean King.
8 juin....	Allans, Rae et Cie......	407	694	....	....	....	....	....	S.S. Peruvian.
8 do ...	do	407							S.S. Polynesian.
8 do ...	do	43	1,451	....	....	....	....	....	S.S. Scandinavian.
8 do ...	do	36							S.S. Nestorian.
8 do ...	do	303							S.S. Parisian.
8 do ...	do	989	3,932	....	....	....	....	....	S.S. Sardinian.
8 do ...	do	613							S.S. Moravian.
21 do ...	Loc. de la jetée Princess	87	155	....	....	....	....	....	European.
27 do ...	Jno. Baile	46	139	....	....	....	....	....	Little Annie.
30 do ...	C. P. Champion	163	264	....	....	....	....	....	S.S. Barcelona.
30 do ...	James Gibb	140							S.S. Dominion.
30 do ...	do	190							S.S. Severn.
30 do ...	do	22	934	....	....	....	....	....	S.S. Montreal.
30 do ...	do	115							S.S. Quebec.
30 do ...	do	98							do
30 do ...	do	168							S.S. Dominion.
30 do ...	do	112	1,604	....	....	....	....	....	S.S. Scotland.
30 do ...	do	223							S.S. Texas.
30 do ...	do	200							S.S. Brooklyn.
		19,213	40,219						
1881.									
2 juillet..	Geo. Paterson	338	607	....	....	....	....	....	Département de la Marine.
4 do ...	Loc. de la jetée Princess	112	230	....	....	....	....	....	S.S. Scotland.
6 do ...	Allans, Rae et Cie......	219							S.S Moravian.
[illegible] do ...	do	185	2,002	....	....	....	....	....	Coran.
									S.S. Sarmatian.

										S.S. Manitoban.
6	do ...	do	76	883						S.S. Sarmatian.
6	do ...	do	35							S.S. Buenos Ayrean.
6	do ...	do	37							S.S. Circassian.
6	do ...	do	668	1,305						do
6	do ...	do	34	1,134						S.S. Polynesian.
6	do ...	do	546							do
8	août...	do	115							do
8	do ...	do	56	1,419						S.S. Parisian.
8	do ...	do	555							SS. Sardinian.
8	do ...	do	29							do
8	do ...	do	47	1,539						S.S. Grecian.
8	do ...	do	713							S.S. Moravian.
8	do ...	do	102	1,051						do
8	do ...	do	301							S.S. Sarmatian.
8	do ...	do	654							S.S. Circassian.
8	do ...	do	504	2,536						S.S. Polynesian.
8	do ...	do	71							S.S. Scotland.
15	do ...	Loc. de la jet. Princess.	224	475						S.S. Sarmatian.
16	do ...	G. M. Webster et Cie...	336	525						Amaryllis.
17	do ...	A. H. Murphy et Cie...	10							Bridgewater.
17	do ...	do ...	2	......						Keewatin.
17	do ...	do ...	5							Lanarkshire.
17	do ...	A. H. Murphy et Cie...	3							St. Cloud.
17	do ...	do ...	2							Alabama.
17	do ...	do ...	3	560						Lennie.
17	do ...	do ...	133							Druid.
17	do ...	do ...	252							Napoleon III.
24	do ...	Wm. Crawford et fils...	90							Pera.
24	do ...	do ...	293							Labrador.
24	do ...	do ...	70	1,498						La Magicienne.
24	do ...	do ...	295							Dumont D'Arville.
24	do ...	do ...	15							Département de la marine.
6	sept...	Loc. de la jet. Princess.	13	20						Gallina.
6	do ...	do ...	65	185						do
9	do ...	D. et J. Maguire..........	8	17						Onward.
9	do ...	do	10	23						Atlanta.
15	do ...	H. Fry et Cie..............	175	263						Thames.
24	do ...	Loc. de la jet. Princess.	280	350						Weking.
26	do ...	do ...	171	250						Toronto.
28	do ...	Allans, Rae et Cie......	585							S.S. Polynesian.
28	do ...	do	63	1,435						S.S. Parisian.
28	do ...	do	30							S.S. Grecian.
28	do ...	do	180	1,806						do
28	do ...	do	672							S.S. Sardinian.
28	do ...	do	122							do
28	do ...	do	95	1,791						Coran.
28	do ...	do	589							S.S. Moravian.
28	do ...	do	40							S.S. Scandinavian.

ETAT de la houille déclarée à la sortie d'entrepôt, en franchise ou pour l'exportation, etc.—*Fin*

PORT DE QUÉBEC—*Suite.*

Date.	Par qui la déclaration a été faite.	Déclaré à la sortie d'entrepôt. Quantité.	Déclaré à la sortie d'entrepôt. Valeur.	Pour l'exportation. Quantité.	Pour l'exportation. Valeur.	Navire ou chemin de fer sur lesquels a été fait l'exportation.	Endroit de destination.	Date de l'annulation de l'acquit-à-caution.	Pris pour leur usage par les navires suivants.
1881.		Tonneaux.	$	Tonneaux.	$				
28 sept....	Allans, Rae et Cie......	83	1,803	....	....	....	....	....	S.S. Scandinavian.
28 do ...	do	768							S.S. Sarmatian.
28 do ...	do	116							do
28 do ...	do	488	1,575	....	....	....	....	....	S.S. Circassian.
28 do ...	do	140							S.S. Polynesian.
28 do ...	do	348	738	....	....	....	....	....	do
28 do ...	do	279			....	....	....	....	do
28 do ...	do	98	1,205	....	....	....	....	....	S.S. Parisian.
28 do ...	do	127			....	....	....	....	S.S. Grecian.
29 do ...	Loc. de la jet. Princesse	34	51	....	....	....	....	....	S.S. Scotland.
30 do ...	D. et J. Maguire.	10	20	....	....	....	....	....	Farewell.
30 do ...	G. M. Webster et Cie..	224	300	....	....	....	....	....	S.S. Lake Manitoba.
3 oct....	Loc. de la jet. Princesse	84	150	....	....	....	....	....	Earl King.
22 nov....	do ...	197	760	....	....	....	....	....	S.S. Lake Nepigon.
22 do ...	do ...	314							S.S. Texas.
28 nov....	Wm. Crawford et fils.	465							Carmona.
28 do ...	do ...	336	2,000	....	....	....	....	....	S.S. Manitoba.
28 do ...	do ...	95							S.S. Severn.
28 do ...	Allans, Rae et Cie......	9							S.S. Grecian.
28 do ...	do	840	2,316	....	....	....	....	....	S.S. Sardinian.
28 do ...	do	244							S.S. Moravian.
28 do ...	do	275							S.S. Moravian.
28 do ...	do	292	1,983	....	....	....	....	....	S.S. Scandinavian.
28 do ...	do	369							S.S. Peruvian.
28 do ...	do	325							S.S. Peruvian.
28 do ...	do	73	1,521	....	....	....	....	....	S.S. Manitoba.
28 do ...	do	70							S.S. Buenos Ayrean.
28 do ...	do	250							S.S. Circassian.
28 do ...	do	380	1,426	....	....	....	....	....	S.S. Circassian.
28 do ...	do	293							S.S. Polynesian.
28 do ...	Wm. Crawford et fils...	168	442	....	....	....	....	....	S.S. Brooklyn.
28 do ...	do ...	84							Harworth.
									S. S. Stratherly.

[illegible] do	do	[illegible]							[illegible]
28 do ...	do ...	122	968	....	....	....	....	....	S.S. Scotland.
28 do ...	do ...	94							S.S. Lake Champlain.
28 do ...	do ...	90							S.S. Thames.
5 déc. ...	Loc. de la jet. Princesse	28	45						Avlona.
27 do ...	G. M. Webster et Cie..	567	930	....	....	....	....	....	S.S. Lake Nepigon.
27 do ...	do ...	109	455	....	....	....	....	....	S.S. Winnipeg.
				....	....	....	....	....	Douane de Québec.
1882.									
4 janv....	A. H. Murphy et Cie...	1							Guvino.
4 do ...	do ...	3	40	....	....	....	....	....	Adelganda.
4 do ...	do ...	2							Criterion.
14 mars....	J. McNaughton et Cie.	336	650	....	....	....	....	....	Ligne Dominion.
6 mai ...	James Gibb	244							S.S. Thames.
6 do ...	do	240	1,556	....	....	....	....	....	S.S. Texas.
6 do ...	do	56							S.S. Ontario.
6 do ...	do	258							S.S. Severn.
6 do ...	do	257							S.S. Thames.
6 do ...	do	325	1,244	....	....	....	....	....	S.S. Scotland.
6 do ...	do	94							S.S. Mississippi.
6 do ...	do	358	1,060	....	....	....	....	....	S.S. Brooklyn.
6 do ...	do	236							S.S. Texas.
8 mai ...	R. R. Dobell et Cie.....	46	95	....	....	....	....	....	Little Annie.
8 do ...	Jno. Baile	269	500	....	....	....	....	....	Carmona.
25 do ...	Wm. Crawford et fils...	67	186	....	....	....	....	....	S.S. Texas.
25 do ...	do ...	60							Earl King.
26 do ...	do ...	4	16	....	....	....	....	....	Douane de Québec.
29 do ...	G. M. Webster et Cie...	45	79	....	....	....	....	....	Pera.
1er juin..	James Gibb........	381	762	....	....	....	....	....	S.S. Scotland.
1er do ..	do	168	336	....	....	....	....	....	S.S. Brooklyn.
		23,784	47,116	....	....				J. W. DUNSCOMB, *Percepteur.*

PORT D'ANNAPOLIS, N.-E.

1881.									
13 juin.....	Hatheway et Cie........	50	200						
20 do ...	do	85	340	....	....	....	....	....	Il en est rendu compte dans le bordereau d'entrepôt du 30 juin 1881.
28 do ...	do	20	80						
1er août...	do	$53\frac{3}{100}$	212	....	....	....	....	....	Il aurait dû en être rendu compte dans le bordereau d'entrepôt, 30 septembre 1882.
1882.									
30 janv....	Hugh Firaser........	110	453	....	....	....	....	....	Il en est rendu compte dans le bordereau d'entrepôt, 31 mars 1882.
27 mars ...	Hatheway et Cie........	$192\frac{50}{100}$	760						
		$510\frac{53}{100}$	2,045	....	....				AUG. FULLERTON, *Percepteur.*

ETAT de la houille déclaré à la sortie d'entrepôt sn franchise ou pour l'exportation, etc —*Suite.*

PORT D'HALIFAX.

Date.	Par qui la déclaration a été faite.	Déclaré à la sortie d'entrepôt. En franchise. Quantité.	Déclaré à la sortie d'entrepôt. En franchise. Valeur.	Déclaré à la sortie d'entrepôt. Pour l'exportation. Quantité.	Déclaré à la sortie d'entrepôt. Pour l'exportation. Valeur.	Navire ou chemin de fer sur lesquels a été faite l'exportation.	Endroit de destination.	Date de l'annulation de l'acquit-à-caution.	Observations.
		Tonnneax.	$	Tonneaux.	$				
1881. 9 juillet.	Wm. Roach, jun........	....	....	78	238	Str. américain Vandalia.....	Consumé en mer.	....	Les deux déclarations faites à ce port sont pour houille à l'usage de deux vapeurs. Pas d'exportation régulière de houille importée Voir déclarations Nos 533 et 10607.
13 déc......	do	....	....	94	311	Str. américain Saratoga.....	do	....	
		....	....	172	549				W. ROSS, *Percepteur.*

PORT DE SAINT-JEAN, N.-B.

Date.	Par qui la déclaration a été faite.	En franchise. Quantité.	En franchise. Valeur.	Pour l'exportation. Quantité.	Pour l'exportation. Valeur.	Navire ou chemin de fer.	Endroit de destination.	Date de l'annulation.	Observations.
1880. 24 juillet..	H. W. Chisolm.........	....	....	144	433	Cie Internationale de S.S..	Eastport, E.-U...	17 février.	Etat, du 1er juillet 1880 au 30 juin 1881.
12 août....	do	....	....	182	637	do ...	do ...	17 do ...	
23 sept.....	do	....	....	266	931	do ...	do ...	17 do ...	
25 oct......	do	....	....	291	1,018	do ...	do ...	17 do ...	
28 do	do	....	....	315	1,102	do ...	do ...	17 do ...	
3 déc......	do	....	....	252	1,008	do ...	do ...	17 do ...	
19 do ...	do	....	....	319	1,276	do ...	do ...	17 do ...	
16 do ...	do	....	....	353	1,488	do ...	do ...	17 do ...	
30 do ...	do	....	....	221	994	do ...	do ...	17 do ...	
1881. 10 janv.....	do	....	....	160	640	do ...	do ...	26 août.... 1882.	
[illegible]	do	....	....	452	1,808	do ...	do ...	26 août. ..	

[illegible] mars ...	do	......	......	......	176	704	do ...	do ...	4 mars ...	
11 do ...	do	......	......	......	164	728	do ...	do ...	26 août ...	
5 avril ...	do	......	......	......	262	1,179	do ...	do ...	26 do ...	
8 do ...	do	......	......	......	204	918	do ...	do ...	26 do ...	
4 juin ...	do	......	......	......	228	1,026	do ...	do ...	26 do ...	
9 do ...	do	......	......	......	218	981	do ...	do ...	26 do ...	
22 do ...	do	......	......	......	200	900	do ...	do ...	26 do ...	
					4,407	17,771				
1881.									1882.	
29 juillet..	A. W. Chisolm.........		......	......	334	1,503	Stmrs de la Cie Internationale.	Eastport, E.-U...	26 août ...	Etat depuis le 1er juillet 1881, jusqu'au 30 juin 1882.
13 août ...	do	......	......	......	243	1,093	do ...	do ...	26 do ...	Grand total pour deux ans—
23 do ...	do	......	......	......	221	994	do ...	do ...	26 do ...	Ton'x. $
27 do ...	do	......	......	......	248	1,116	do ...	do ...	4 mars ...	4,407 17,771
10 sept. ...	do	......	......	......	224	1,008	do ...	do ...	4 do ...	5,879 26,428
28 oct. ...	do	......	......	......	259	1,165	do ...	do ...	4 do ...	
10 nov. ...	do	......	......	......	196	882	do ...	do ...	4 do ...	10,286 44,199
14 do ...	do	......	......	......	332	1,494	do ...	do ...	4 do ...	
8 déc. ...	do	......	......	......	279	1,255	do ...	do ...	4 do ...	
12 do ...	do	......	......	......	210	945	do ...	do ...	4 do ...	
17 do ...	do	......	......	......	177	796	do ...	do ...	4 do ...	
1882.										
13 janv. ...	do	......	......	......	253	1,038	do ...	do ...	4 do ...	
17 do ...	do	......	......	......	215	967	do ...	do ...	4 do ...	
23 do ...	do	......	......	......	235	1,057	do ...	do ...	4 do ...	
27 do ...	do	......	......	......	151	679	do ...	do ...	4 do ...	
31 do ...	do	......	......	......	205	922	do ...	do ...	4 do ...	
3 fév. ...	do	......	......	......	177	796	do ...	do ...	4 do ...	
10 do ...	do	......	......	......	157	706	do ...	do ...	4 do ...	
14 do ...	do	......	......	......	205	922	do ...	do ...	4 do ...	
17 do ...	do	......	......	......	181	895	do ...	do ...	4 do ...	
21 do ...	do	......	......	......	182	819	do ...	do ...	4 do ...	
25 do ...	do	......	......	......	216	972	do ...	do ..	4 do ...	
4 mars ...	do	......	......	......	169	760	do ...	do ...	4 do ...	
4 do ...	do	......	......	......	277	1,246	do ...	do ...	4 do ...	
4 do ...	do	......	......	......	248	1,116	do ...	do ...	4 do ...	
24 do ...	do	......	......	......	285	1,282	(Pas annulé).	do ...		
					5,879	26,428				

J. R. REID,
Percepteur.

ETAT de la houille déclarée à la sortie d'entrepôt, en franchise ou pour l'exportation, etc.—*Fin.*

PORT DE SAINT-STEPHEN, N.-B.

Date.	Par qui la déclaration a été faite.	Déclaré à la sortie de l'entrepôt. En franchise. Quantité.	Déclaré à la sortie de l'entrepôt. En franchise. Valeur.	Déclaré à la sortie de l'entrepôt. Pour l'exportation. Quantité.	Déclaré à la sortie de l'entrepôt. Pour l'exportation. Valeur.	Navire ou chemin de fer sur lesquels a été faite l'exportation.	Endroit de destination.	Date de l'annulation de l'acquit-à-caution.	Observations.
1880.		Tonneaux.	$	Tonneaux.	$			1882.	
29 sept. ...	Chase Barker et Cie.....	....	....	53	177	Chevaux.	Calais, Me.........	30 sept. ...	Bitumineuse.
30 déc. ...	Todd Frères............	....	....	13	52	do	do	12 janvier.	do
30 do ...	do	....	....	45	180	Chemin de fer.	Houlton, Me......	15 do ...	do
30 do ...	Chase, Barker et Cie....	....	....	34	145	Chevaux.	Calais, Me.........	23 mars ...	do
1881.									
12 fév. ...	C. H. Clerke	....	....	46	161	do	do	12 fév. ...	Anthracite.
				191	715				
28 sept. ...	Chase, Barker et Cie....	....	....	34	110	Chevaux........	do	28 sept. ...	Bitumineuse.
30 déc. ...	do	....	....	35	113	do	do	23 mars ...	do
30 do ...	Todd Frères............	....	....	60	189	do	do	19 janv. ...	do
1882.									
17 janv....	C. H. Clerke..............	....	....	107	373	do	do	28 do ...	Anthracite.
15 fév. ...	Todd Frères	....	....	6	20	do	do	15 fév. ...	Bitumineuse.
18 avril ...	do	....	....	10	32	do	do	18 avril ...	do
28 juin	Chase, Barker et Cie...	....	....	71	250	do	do	30 juin. ...	do
				323	1,087				
				514	1,802				

H. WEBBER,
Percepteur.

PRIMES DE PECHE

(37)

ARRÊTÉS du conseil, instructions et formules des demandes de primes de pêche soumis conformément à l'acte 45 Victoria, chap. 18.

A. W. McLELAN,
Ministre de la marine et des pêcheries.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable le Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 7 novembre* 1882.

Vu le rapport du ministre des finances, en date du 6 novembre 1882, représentant que pendant la dernière session du parlement il a été passé un acte affectant un crédit annuel de $150,000 pour le développement des pêcheries maritimes et l'encouragement des navires de pêche,—

Le ministre déclare que depuis la passation de l'acte ci-dessus désigné, il a recueilli des statistiques relatives aux pêcheries maritimes, qu'il a transmises au ministre de la marine et des pêcheries, lequel devra disposer de ce montant en distribuant des primes aux pêcheurs conformément à des règlements qui devront être approuvés de temps à autre par le gouverneur en conseil.

Le comité donne son adhésion à la recommandation ci-dessus et la soumet à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE.

A l'honorable ministre de la marine et des pêcheries.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable le Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 14 décembre* 1882.

Vu le rapport du ministre de la marine et des pêcheries, en date du 12 décembre 1882, recommandant que les règlements ci-dessous soient suivis relativement à la distribution de la somme de $150,000 votée par le parlement à titre de primes de pêche, savoir :

1. Les navires de pêche canadiens de dix tonneaux et plus, ayant été employés à la pêche maritime pendant trois mois, auront droit à une prime de $2 par tonneau, aucun navire ne devant recevoir au delà de $160, ou la prime sur 80 tonneaux, somme dont la moitié sera payable au propriétaire du navire et l'autre moitié aux hommes, pour être divisée également entre eux.

2. Les bateaux pêcheurs canadiens de dix tonneaux ayant été employés aux pêches maritimes pendant trois mois, et ayant pris pas moins de 2,500 lbs de poisson de mer pour chaque homme, à l'exclusion du saumon, de l'alose et des autres poissons exemptés en vertu du traité de Washington, auront le droit de recevoir une prime au taux de $2.50 par homme, de laquelle somme un cinquième sera payable au propriétaire du bateau et les quatre cinquièmes restant divisés également entre les hommes.

3. Qu'avis public soit donné immédiatement aux réclamants les invitant à remettre leurs réclamations entre les mains de l'inspecteur des pêcheries qui se trouve le plus près.

Vu que la distribution actuelle est en quelque sorte faite à titre d'essai, et vu qu'il n'existe pas de bases définies pour la vérification de ces réclamations en vertu de licences et de règlements formels, le ministre recommande qu'un agent spécial soit nommé pour les vérifier avant le paiement, et pour recueillir en même temps tous autres renseignements qui pourraient être nécessaires pour assurer l'uniformité et placer le système sur un pied satisfaisant.

Le comité donne son adhésion au rapport ci-dessus et aux recommandations du ministre de la marine et des pêcheries, et soumet le tout pour être approuvé.

JOHN J. McGEE.

A l'honorable ministre de la marine et des pêcheries.

DEMANDES DE PRIMES DE PÊCHE.

(Circulaire.)

Une prime de $2 par tonneau sera payée aux navires canadiens de dix tonneaux et plus ayant été employés durant trois mois de l'année courante à la pêche des poissons de mer non-exemptés en vertu du traité de Washington ; la moitié de cette prime étant payable au propriétaire et l'autre moitié à l'équipage. Le paiement ne devra pas excéder $160 pour aucun navire. Les bateaux pêcheurs d'un tonnage au-dessous de dix tonneaux employés à la pêche pendant une période semblable et ayant pris pas moins de 2,500 lbs de poisson de mer par homme, ont aussi droit à une prime de $2.50 par homme, prime dont un cinquième sera payable au propriétaire et quatre cinquièmes aux hommes.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
OTTAWA, 18décembre 1882.

MONSIEUR,—Relativement aux dispositions ci-dessus de l'arrêté du conseil et avec la permission du ministre des douanes, j'ai ordonné qu'on vous envoie des blancs de formules qui devront être remplis conformément aux règles ci-dessous par ceux qui réclameront les primes de pêche :

1. Pour avoir droit à la prime il faudra que les navires aient été employés pendant trois mois à la pêche du poisson de mer, à l'exception du saumon, de l'alose et autres poissons exemptés en vertu du traité de Washington ;
2. La même règle s'applique aux bateaux de moins de dixtonneaux ; la pêche de chaque homme étant, en outre, dans ce cas, portée à pas moins de 2,500 lbs de poisson ;
3. Informez les réclamants que la déclaration peut-être attestée sous serment devant tout juge de paix ou commissaire pour recevoir les affidavits ;
4. Voyez à ce que chaque blanc de formule soit convenablement rempli et à ce que l'écriture soit lisible, et expédiez les demandes à ce département.
5. La dernière colonne est pour votre certificat et vos observations.
6. Si vous aviez besoin d'un plus grand nombre de formules, veuillez faire une demande à cet effet.

Je suis, monsieur. etc.,

A. W. McLELAN, *ministre de la marine et des pêcheries.*

A................................écr., percepteur des douanes.

DEMANDES DE PRIMES DE PÊCHE.

(Circulaire.)

Une prime de $2 par tonneau sera payée aux navires canadiens de dix tonneaux et plus ayant été employés durant trois mois de l'année courante à la pêche des poissons de mer non exemptés en vertu du traité de Washington ; la moitié de cette prime étant payable au propriétaire et l'autre moitié à l'équipage. Le paiement ne devra pas excéder $160 pour aucun navire. Les bateaux pêcheurs d'un tonnage au-dessous de dix tonneaux, employés à la pêche pendant une période semblable et

ayant pris pas moins de 2,500 lbs de poisson de mer par homme, ont aussi droit à une prime de $2.50 par homme, prime dont un cinquième sera payable au propriétaire et quatre cinquièmes aux hommes.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
OTTAWA, 18 décembre, 1882.

MONSIEUR,—Relativement aux dispositions ci-dessus de l'arrêté du conseil, vous voudrez bien donner aux réclamants instruction de remplir les blancs de formules ci-inclus conformément aux règles suivantes, et envoyer les demandes au département aussitôt que possible :

1. Pour avoir droit à la prime, il faudra que les navires aient été employés pendant trois mois à la pêche du poisson de mer, à l'exception du saumon, de l'alose et autres poissons exemptés en vertu du traité de Washington ;

2. La même règle s'applique aux bateaux de moins de dix tonneaux, la pêche de chaque homme étant, en outre, dans ce cas, portée à pas moins de 2,500 lbs de poisson ;

3. Les réclamants devront s'adresser à vous pour avoir des blancs de formules et des renseignements relatifs à leurs demandes ; vous ne devez cependant encourir à ce sujet aucune dépense qui n'aurait pas été préalablement autorisée par le département.

4. Veillez avec soin à ce que chaque blanc soit rempli correctement et à ce que l'écriture soit lisible ;

5. Informez les réclamants que la déclaration peut-être attestée sous serment devant tout juge de paix ou commissaire pour recevoir les affidavits.

6. Votre connaissance personnelle des faits et des règlements devrait, dans la plupart des cas, vous mettre en mesure de juger si l'on s'est conformé aux stipulations de l'arrêté du conseil.

8. La dernière colonne est réservée pour votre certificat et pour vos observations ;

8. Si vous aviez besoin d'autres blancs, veuillez faire une demande à cet effet.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. P. WHITCHER, *commissaire des pêcheries.*

A ....gardien des pêcheries.

DEMANDE POUR PRIMES DE PÊCHE.—Rapport pour bateaux.

Numéro et nom du bateau, s'il y en a.	Longueur de la quille.	Noms et résidences du propriétaire et des hommes employés à la pêche durant pas moins de trois mois.			Dates et localités ou l'on fait la pêche.	Quantités et espèces de poissons de mer qu'on a pris, à l'exclusion du saumon, de l'alose et autres poissons exemptés en vertu du traité de Wasington.	Certificat et observations du gardien des pêcheries ou du percepteur des douanes.
		Propriétaire.	Hommes.	Résidences.			

Je, ... déclare solennellement que le rapport ci-dessus est véritable et exact dans tous ses détails, et je fais cette déclaration solennelle consciencieusement, la croyant véritable, et en vertu de l'acte passé dans la trente-septième année du règne de Sa Majesté, intitulé " Acte pour la suppression des serments volontaires et extra-judiciaires."

Attesté devant moi.................. ....dans le comté d..............................dans la province d .... ce .... jour d ....188 .

....

Signatures des réclamants. { .... / ....

DEMANDE POUR PRIME DE PÊCHE.—Rapport pour navires.

Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage.	Noms et résidences du propriétaire et des hommes employés à la pêche durant pas moins de trois mois.			Dates et localités ou l'on fait la pêche.	Quantités et espèces de poissons de mer qu'on a pris, à l'exclusion du saumon, de l'alose et autres poissons exemptés en vertu du traité de Washington.	Certificat et observations de l'inspecteur des pêcheries ou du percepteur
			Propriétaire.	Equipages.	Résidences.			

Je, ... déclare solennellement que le rapport ci-dessus e véritable et exact dans tous ses détails, et je fais cette déclaration solennelle conscie cieusement, la croyant véritable, et en vertu de l'acte passé dans la trente-septièn année du règne de Sa Majesté, intitulé " Acte pour la suppression des serments vol taires et extra-judiciaires."

Attesté devant moi .... dans le comté d .... da la province d .... ce .... jour d .... 188 .

....

Signatures des réclamants. { ....
....

RÉPONSE

(37*a*)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, datée le 20 mars 1883 :—

Pour un relevé des baux ou permis de pêche dans les rivières de la province du Nouveau-Brunswick, accordés par le ministère de la marine et des pêcheries, et de ce qu'ils ont rapporté annuellement ; du nombre des baux ou permis annulés ou remis, avec indication de la date jusqu'à laquelle les loyers annuels ont été payés.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN.

Faisant fonctions de secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
2 mai 1883.

LISTE des permis autorisant de pêcher le saumon dans les rivières ou parties des rivières du Nouveau-Brunswick, et accordés par le ministère de la marine et des pêcheries, l'inspecteur et les gardiens des pêcheries, en vertu de l'arrêté du conseil du 11 juin 1879.

Noms des porteurs de permis.	Localités.	Honoraires de permis.		
		1879.	1880.	1881.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
ames Gillis	Rivière Ristigouche, N.B.	1 80	....	....
ohn Gillis	do	1 80	....	....
do	do	2 10	....	....
Ielvin Adams	do	4 50	4 50	4 50
as. Gillis	do	3 00	3 00	3 00
rchd. Duncan	do	2 10	2 10	2 10
homas Murray	do	4 50	....	4 50
do	do	4 80	....	4 50
homas Adams	do	3 00	3 00	2 70
lexander Duff	do	2 70	2 70	2 70
ames Adams	do	2 70	2 70	2 70
ohn Gerrard	do	4 80	4 50	4 50
dam Pratt	do	6 00	6 00	6 00
obert Christopher	do	9 00	Abandon'é	....
obert Duncan	do	6 00	6 00	6 00
obert Gerrard	do	3 00	2 70	2 70
essrs. A. et R. Ferguson	do	27 00	27 00	27 00
ohn Moir	do	9 00	9 00	9 00
illiam Pratt	do	9 00	9 00	9 00
lex. Chamberlain	do	5 40	4 80	4 80

Liste des permis autorisant de pêcher le saumon dans les rivières ou parties des rivières du Nouveau-Brunswick—*Suite.*

Noms des porteurs de permis.	Localités.	Honoraires de permis. 1879.	1880.	1881.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Jas. G. Christopher	Rivière Ristigouche, N.B.	4 50	4 50	4 80
Henry Duncan	do	9 00	9 00	9 00
George Duncan	do	4 50	4 50	4 50
Ebenezer Garred	do	4 50	4 50	4 80
John Adams	do	....	....	9 00
Wm. Matchett	Rivière Miramichi, nord-ouest, N.B.	0 75	0 60	....
John Matchett	do do	0 90	0 75	0 90
Stephen Pearpaul	do do	....	0 51	....
John Green	do do	0 45	....	....
John White	do do	....	....	0 78
William Curtis	do do	0 84	0 84	0 84
Wm. Holmes	do do	0 39	0 48	0 39
Gilbert Somers	do do	0 60	0 39	....
Wm. Travis	do do	1 26	0 72	....
Wm. Fitzgerald	do do	....	0 75	....
Wm. Mullion	do do	....	0 72	0 8
George Simpson	do do	....	....	1 2
John McCullum	do do	....	1 20	....
William Nye	do do	....	....	1 2
Daniel Easty	do do	....	0 48	....
John Goodfellow	do do	....	1 20	....
D. N. Blackmore	do do	....	0 75	....
Andrew White	do do	....	0.75	....
Wm. Bine	do do	1 20	1 20	1 2
M. Sutherland	do do	0 90	....	0 7
William Taylor	do do	0 60	....	....
John Stewart	do do	....	0 48	....
Moses Travis	do do	0 63	....	....
Michael Young	do do	1 20	....	....
James Barry	do do	1 20	....	....
Anthony Adams	do do	1 20	....	....
Robert McKay	do do	0 90	1 20	....
Anthony Rogers	do do	1 20	1 20	....
Robert Holmes	do do	....	....	0 3
Edward Stewart	do do	....	....	0 4
Edward Clark	do do	1 20	1 20	1 2
John Bander	do do			0 9
Patrick Keating	do do	0 60	0 60	0 6
Mathew McKay	do do	0 60	0 60	0 6
John Donovan	do do	1 20	1 20	1 2
P. Whitney	do do	2 40	2 40	2 4
R. P. Whitney	do do	....	2 40	2 4
Angus McAllister	do do	2 40	2 40	....
Benjamin Forsyth	do do	....	....	1 2
David Dinnett	do do	1 20	....	....
James Welsh	do do	1 20	1 20	1 2
John Forsyth	do do	0 75	1 20	....
William Burns	do do	....	....	1 2
William McTavish	do do	0 90	0 90	....
Alex. Mullion	do do	0 90	1 80	1 8
William McAllister	do do	0 75	0 75	0 7
James Dolan	do do	0 63	1 05	1 2
E. Toyer	do do	....	0 39	....
James Highland	do do	0 57	0 57	....
Thomas Mullin	do do	0 90	0 90	0 [illegible]
William McKibbon	do do	0 78	0 75	0 [illegible]
Alex. Mullion	do do	0 72	....	....
John McMahon	do do	....	0 42	....
Dan. McAllister	do do	....	....	0 [illegible]
John Harris	do do	0 90	0 90	0 [illegible]
James Fitzgerald	do do	0 60	0 60	....
M. Sutherland	do do	0 54	0 54	0 [illegible]

Liste des permis autorisant de pêcher le saumon dans les rivières ou parties des rivières du Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

Noms des porteurs de permis.	Localité.		Honoraires de permis.		
			1879.	1880.	1881.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.
George Easty	Rivière Miramichi, sud-ouest, N.B.		0 90	0 90	0 90
Henry Nye	do	do	0 90	0 90	....
Thomas Nye	do	do	1 20	1 20	2 40
Joseph Nye	do	do	1 20	1 20	1 20
John Nye	do	do	1 20	1 20	1 20
Michael Young	do	do	1 20	1 20	1 20
Gerald Toyer	do	do	1 20	1 20	1 20
Hugh Currier	do	do	0 90	0 90	0 75
James Brander	do	do	....	....	0 90
Robert Adams	do	do	....	....	1 20
William McTavish	do	do	1 20	1 20	1 20
Michael Jardine	do	do	1 20	1 20	1 20
Michael Dolan	do	do	1 20	1 20	....
Fred. Jones	do	do	....	....	1 20
John Hutcheson	do	do	....	1 20	1 20
Jos. Goodfellow	do	do	1 20	1 20	1 20
John Goodfellow	do	do	1 20	1 20	1 20
Angus McAllister	do	do	0 60	....	....
William Clifford	do	do	1 20	....	....
Daniel Oak	do	do	....	0 90	1 20
Thomas Hill	do	do	1 20	1 20	1 20
John Clancy	do	do	1 20	....	....
James Keating	do	do	....	1 20	1 20
Murdoch McCarty	do	do	1 05	1 05	....
D. Powers	do	do	1 20	1 20	1 20
Jeremiah Keys	do	do	....	....	1 20
John Fitzgerald	do	do	0 96	0 96	0 96
George Hubbard	do	do	0 90	2 10	0 90
David Goodfellow	do	do	0 90	0 90	0 90
Noah Mullin	do	do	0 90	0 90	0 90
Thomas Mullin	do	do	0 90	0 90	0 90
George Sutherland	do	do	0 90	0 90	0 90
Jos. Chaplain	do	do	0 90	0 90	0 90
John McTavish	do	do	0 90	0 90	0 90
Duncan McTavish	do	do	0 90	0 90	0 90
Thomas Lawlor	do	do	1 80	0 90	0 90
Jas. Lawlor	do	do	0 90	0 90	0 90
John Lawlor	do	do	0 90	0 90	0 90
John Keys	do	do	0 90	0 90	0 90
Peter Jardine	do	do	....	0 90	....
Alex. Fitzgerald	do	do	....	0 90	....
Patrick Gillis	do	do	0 90	0 90	0 90
Thos. Johnston	do	do	....	....	0 90
A. Mullin	do	do	....	....	0 90
Jos. Waden	do	do	0 75	0 90	0 75
James Easty	do	do	0 54	0 90	1 90
Robt. Easty	do	do	0 69	0 72	0 90
David Allison	do	do	0 60	....	0 60
Jas. Lusie	do	do	1 20	1 20	....
David Harris	do	do	....	....	0 39
Paul Kingston	do	do	....	0 39	0 45
John May	do	do	....	0 75	....
Alex. Johnston	do	do	....	0 60	0 48
Daniel Easty	do	do	....	0 75	0 78
Jos. Holmes	do	do	....	0 42	....
James Taylor	do	do	....	0 42	0 48
John Dennit	do	do	....	0 72	....
James Whitney	do	do	....	....	0 72
Noel Frenchman	do	do	0 30	....	....
David Blackmore	do	do	0 48	....	....
John White	do	do	0 36	....	....
Daniel McAllister	do	do	0 81	....	....

LISTE des permis autorisant de pêcher le saumon dans les rivières ou parties des rivières du Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

Noms des porteurs de permis.	Localité.	Honoraires de permis.		
		1879.	1880.	1881.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Wm. Johnston	Rivière Miramichi, nord-ouest, N.B.	0 78	....	....
Andrew White	do do	0 60	....	....
Robt. Holmes	do do	0 27	....	....
Hector Morrison	do do	0 90	0 90	0 90
Jno. Goodfellow	do do	1 20	1 20	....
John McCallum	do do	....	1 20	....
Robt. Forsyth	do do	3 60	2 40	2 40
Wm. Taylor	do do	0 90	....	....
Jos. Goodfellow	do do	1 20	0 90	....
Chas. Dolan	do do	0 69	0 69	0 69
Thos. Hill	do do	1 20	0 90	....
James Lunch	do do	0 45	....	....
Thos. Johnson	do do	....	0 84	....
Thos. Lawlor	do do	1 20	1 20	....
Andrew Matchet	do do	0 90	0 81	0 90
Michael Young	do do	1 20	....	....
Alex. Henderson	do do	0 71	0 42	0 39
Jas. Barry	do do	....	1 20	1 20
N. Gordon	do do	0 99	....	....
Elisha Smith	do do	0 90	0 90	0 97
Jas. Maddock	do do	0 66	0 60	....
Pat Hogan	do do	0 48	....	....
R. P. Whitney	do do	0 90	0 90	0 90
Alex. McAllister	do do	0 66	....	....
Thomas Vye	Rivière Miramichi, sud-ouest, N.B.	1 20	1 20	1 20
John Vye	do do	1 20	1 20	1 20
Pat. Clancey	do do	1 20	1 20	1 20
Thomas Power	do do	1 20	1 20	1 20
James D. Fraser	do do	1 20	....	....
John Haines	do do	....	2 40	....
David Lee	do do	1 20	....	....
David Barron	do do	1 20	1 20	....
Robert Barron	do do	1 20	....	....
Henry Barron	do do	....	1 20	....
Wm. Vye	do do	0 75	....	....
Jno. Carnahan	do do	1 20	1 20	1 20
Nelson Norman	do do	2 40	2 40	2 40
David Newman	do do	....	1 20	....
Isaac Leighton	do do	1 20	1 20	1 20
Solomon Knight	do do	1 20	....	....
John Knight	do do	0 90	1 20	1 20
Wm. Fitzgerald	do do	1 20	1 20	1 20
David Barron	do do	0 90	1 20	....
Allan Barron	do do	....	0 90	0 90
David Barron, jun	do do	1 20	....	....
Aaron Hart	do do	....	1 20	....
John Belt	do do	....	....	1 20
William Hart	do do	1 20	....	....
Henry Betts	do do	....	1 20	....
Samuel Russell	do do	1 20	1 20	1 20
Hugh P. Crocker	do do	1 35	1 20	1 20
William Allison	do do	1 20	....	....
Thomas Parker	do do	....	1 20	1 20
R. B. Parker	do do	....	1 20	1 20
E. Delorm	do do	1 20	2 40	1 20
Jno. T. Mersereau	do do	1 20	....	....
William Bryanton	do do	....	1 20	1 20
Hugh Ferguson	do do	1 20	1 20	1 20
Christopher Croker	do do	....	1 20	....
Alex. Ferron	do do	1 05	1 05	....
Thomas A. Clark	do do	1 20	....	....

LISTE des permis autorisant de pêcher le saumon dans les rivières ou parties des rivières du Nouveau-Brunswick—*Suite.*

Nom des porteurs de permis.	Localités.		Honoraires de permis. 1879.	1880.	1881.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.
Thomas Parker	Rivière Miramichi, sud-ouest, N.B.			1 20	1 20
George Cliff	do	do	1 05	1 05	1 05
Mark Hambook	do	do		1 05	
Francis Park	do	do		1 05	
William O'Brien	do	do	1 05		
A. Davidson	do	do	1 05		
Jos. Pladwell	do	do	1 05		
Alex. Parker	do	do	1 05		
Pat. Walsh	do	do	1 05		
James Smith	do	do	1 05		1 05
Alex. McKinley	do	do		1 05	
James Russell	do	do	1 05	1 05	0 90
William Cushman	do	do	1 20		
William Monohan	do	do	1 05	1 05	1 05
L. Monohan	do	do	1 20	1 20	1 20
Alex. Saunders	do	do	1 20	1 20	
Robert Jamieson	do	do	1 05		
Alex. Archibald	do	do		1 20	1 20
Allen Barron	do	do	1 20		
William Vye	do	do	1 20		
Charles Vye	do	do	1 20	1 20	1 20
Samuel Vye	do	do	1 20	1 20	1 20
James Robinson	do	do	1 20		
John Watson	do	do	0 45		
Charles Arbow	do	do	0 60		
Michael Hogan	do	do	0 45		
E. Donalds	do	do			0 60
Jno. Watson	do	do			0 60
James Watson	do	do			0 60
B. Donley	do	do			0 60
Nath. Donalds	do	do	0 60		
Peter Arbow	do	do	0 60		
Wm. Burk	do	do		0 81	
Jno. O. Arbow	do	do	0 81		
James Underhill	do	do	0 45		0 48
John A. Stevens	do	do		0 60	
James Stevens	do	do		0 60	
Ed. Mushrove	do	do	0 60		0 60
S. Donley	do	do		0 60	0 60
B. Moutar	do	do			0 72
Meloche Harris	do	do		0 60	
John McDonald	do	do		0 60	
John Underhill	do	do	0 45	0 30	
Wm. Underhill	do	do		0 66	0 60
S. McLeagon	do	do			1 20
John McDonald	do	do			0 60
James Calvin	do	do			0 60
Pat. Colford	do	do		0 36	0 42
John Porter	do	do	1 20		
Hy. Morehouse	do	do		0 60	
Chas. Asbon	do	do			0 60
R. Cochrane	do	do	0 39		
Thos. Sutton	do	do		0 42	
O. Osbon	do	do			0 60
Thomas Vickers	do	do	0 45		0 42
Peter McLoggan	do	do		1 50	
Joseph Curtis	do	do			
Benj. Coughlin	do	do		0 42	0 39
John Glaspy	do	do	1 20	0 75	0 60
John Astles	do	do	0 60		0 60
David Coughlin	do	do		0 30	0 42

LISTE des permis autorisant de pêcher le saumon dans les rivières ou parties des rivières du Nouveau-Brunswick—*Suite.*

Nom des porteurs de permis.	Localités.		Honoraires de permis. 1879.	1880.	1881.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.
David Sullivan	Rivière Miramichi, sud-ouest, N.B.		0 75	0 60	0 60
Moses Harris	do	do	0 60	0 60	0 51
Thos. Harris	do	do			0 51
Nath. Underhill	do	do	0 45		
Jas. Weaver	do	do			0 60
Jas Warren	do	do	1 08	0 51	0 60
James Sturgeon	do	do			0 60
John T. Coughlin	do	do			0 60
E. Arbow	do	do	0 54		
James Green	do	do	0 50	0 60	
John Black	do	do	0 72	0 72	
Alex. Moir	do	do	0 50	0 50	
Wm Fairly	do	do	0 75		0 50
Benj. Goodine	do	do	0 72		
John Pence	do	do	0 72		
E. McKay	do	do	0 50	0 50	
Wm. Scott	do	do	0 50		
R. Palmer	co	do	0 50	0 50	
Thos. McKeel	do	do	0 50		
Thomas Hunter	do	do	0 50		
Wm Palmer	do	do	0 50		0 50
M. Pond	do	do	0 63	0 75	
S. Hovey	do	do	0 75	0 72	0 72
John Campbell	do	do		0 90	
Pat. McCarthy	do	do		0 63	0 63
D. Fairly	do	do			0 75
Thomas Holmes	do	do	0 51		
David Weaver	do	do	0 24	0 54	0 60
Cornelius Weaver	do	do	0 72	0 72	0 60
do	do	do	0 36	0 45	0 54
Charles Weaver	do	do	0 60	0 54	0 54
John McRae	do	do	0 54	0 60	0 60
Robert Arbow	do	do	0 39	0 69	0 57
Allen do	do	do			0 48
Jas. Weaver	do	do	0 72	0 72	
Geo. Sutherland	do	do	0 60	0 60	
Timothy Hurley	do	do	0 36		0 60
James Taylor	do	do	0 42	0 42	
G. Mersereau	do	do	0 60		0 42
Chas. Mitchell	do	do	0 75	0 75	
Mme John Arbow	do	do		0 78	0 78
H. & Chas. Carroll	do	do			0 81
James Mitchell	do	do	0 42	0 90	
R. D. Robinson	do	do	0 80		
Wm. Mitchell et Jas. Carroll	do	do	0 60		
B. Hogan	do	do		0 54	0 60
F. L. Pedolin	do	do			1 05
George Clift	do	do			0 90
James Doak	do	do	0 60	0 51	0 60
George Burtlett	do	do	0 60	0 60	
G. G. Price	do	do	0 84		
Jessie Stewart	do	do	0 60	0 60	
Nath. Donley	do	do		0 54	
E. Arbow	do	do	0 69	0 75	0 60
Jas. Donalds	do	do		0 60	0 60
Jno. McLoggan	do	do	1 50		
James Caverty	do	do		0 45	
Geo. Astles	do	do	0 60		
W. J. Sturgeon	do	do	0 54		
Jeremiah Mahoney	do	do	0 60		
Chas. Welsh	do	do	0 30		
Elija Arbow	do	do	0 45	0 60	

LISTE des permis autorisant de pêcher le saumon dans les rivières ou parties des rivières du Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

Noms des porteurs de permis.	Localité.	Honoraires de permis.		
		1879.	1880.	1881.
		$ cts	$ cts.	$ cts.
Robt. Cane	Rivière Miramichi, sud-ouest, N.B			0 60
E. Donalds	do do		0 60	
Jonah Peterson	do do		0 60	
H. P. Graton	do do			0 60
Thos. Duffy	do do	0 45	0 60	0 60
N. Morehouse	do do	0 60		
John Wells	do do		0 60	
James Sturgeon	do do			0 60
Thos. Colford	do do	0 60		
Thos. Underhill	do do	0 60	0 60	
John Sturgeon	do do			0 60
Pat. Vickers	do do	0 78	0 84	
James Sturgeon	do do	0 72	0 60	0 60
Robt. do	do do			0 60
Thos. Grady	do do	0 75		
Benj. Mountain	do do	0 45	0 30	
James do	do do	0 36		
James Vickers	do do	0 45	0 45	
Nelson Curtis	do do			0 60
Alex. Astles	do do	0 45		0 45
Alex. Beek	do do	0 90		
John Bruce	do do	0 60		
James O'Donnell	do do	0 75	0 75	0 75
Wm. Munroe	do do	0 60		
Hazen Lyons	do do	0 90	0 99	
Pat O'Donnell	do do	0 60		
J. Price et D. Douglas / Donald Stewart	do do	0 75	0 75	0 60
Benj. Price	do do	0 75		
Joseph Murphy	do do	1 00	0 99	0 99
Wm. Murphy	do do	0 99		
Chas. Long	do do	0 90		
Ed. Long	do do	0 75	0 75	0 72
E. E. Price	do do	1 05		
Robt. Clearwater	do do	0 84	0 90	0 90
Benj. Holmes	do do			0 75
James McElwee	do do			0 60
Jas. McNamee	do do			1 02
Richard Price	do do			1 11
Andrew Comen	Rivière Renous, bras de la rivière Miramichi, sud-ouest, N.B	0 24		
Pat. Furlong	do do	0 30		
James Donaven	do do	0 21	0 30	
James Duffy	do do	0 30		0 30
Jeremiah Halihan	do do	0 24	0 54	0 48
Jeremiah Donaven	do do	0 24	0 30	
Pat. Whelan	do do		0 24	0 24
John Hambook	do do	0 30		
Andrew Tucker	do do			0 30
Timothy Hollehan	do do		0 24	
Wm. Hetherington	do do	0 24	0 24	
George Russell	do do		0 24	
John McIniry	do do	0 30	0 24	0 24
Daniel Brown	do do	0 30	0 30	
Thos. Colssaugh	do do	0 30		
Daniel McInnis	Rivière Dungarvon, Miramichi, N.B	0 24	0 24	0 24
John Dunn	do do	0 24		
Edward Buggy	do do		0 24	
John Gillingham	Rivière Saint-Jean, N.B		1 00	2 00
John C. Stackhouse	do		0 50	
Joshua Brundy	do co. de King, N.B	2 00	2 00	
James Long	do do	0 50	0 50	0 50

LISTE des permis autorisant de pêcher le saumon dans les rivières ou parties des rivières du Nouveau-Brunswick—*Suite.*

Noms des porteurs de permis.	Localité.		Honoraires de permis. 1879.	1880.	1881.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alex. Long	Rivière St-Jean, co. de King, N.B		0 50	0 50	0 50
Alex. Woodman	do	do	0 50	0 50	0 50
Nath. Belyea	do	do	0 50	1 00	1 00
Reginald Deveber	do	do	0 50	0 50	0 50
Chas. A. Gorban	do	do	0 50	....	....
Isaac W. Pitt	do	do	0 50	0 50	0 50
Abram Pitt	do	do	1 00	1 00	1 00
John S. Lyon	do	do	0 50	0 50	0 50
Chas. Hamon	do	do	0 50	0 50	0 50
James A. Long	do	do	1 00	....	....
Jas. A. McKiel	do	do	0 50	....	....
Zebulon Davis	do	do	0 50	....	1 00
John Burns	do	do	0 50	....	1 00
G. W. Carter	do	do	0 50	....	....
Z. Williams	do	do	0 50	....	....
John Craig	do	do	0 50	....	....
Samuel Brunnell	do	do	0 50	1 00	....
Patrick Gleson	do	do	....	1 00	0 50
Albert McBeath	do	do	....	0 50	....
Thos. Buckley	do	do	....	0 50	1 00
Jas. A. Stackhouse	do	do	....	0 50	....
S. S. Lee	do	do	....	....	0 50
Strange Lee	do	do	....	....	1 00
Stephen Apt	do	do	....	....	0 50
Samuel Theal	do	do	....	....	0 50
Israel Nables	do	do	....	....	0 50
Z. Sprague	do	do	....	....	0 50
S. Sprague	do	do	....	....	0 50
J. H. Gray	do	do	....	....	0 50
Gilbert Crandall	do	do	....	....	1 00
Chas. M. Marrell	do	do	....	....	1 00
Jas. H. Haselwood	do	co. de Queen, N.B	....	0 50	....
W. E. King	do	do	....	0 50	....
E. Briggs	do	do	....	0 50	....
C. R. Fulton	do	do	0 50	0 50	0 50
James Gray	do	do	....	....	0 50
Walter Hamilton	do	do	....	....	0 50
Jos. Roy	do	do	....	....	0 50
B. F. Fulton	do	do	....	....	0 50
Pat. McDale	do	do	....	....	0 50
John E. Cole	do	do	1 00	1 00	1 00
M. H. Smith	do	co. de Sunbury, N.B	0 50	....	....
John Porter	do	do	0 50	0 50	0 50
Geo. L Brown	do	do	0 50	....	0 50
Jonathan Brydges	do	do	0 50	....	....
Thos. Brydges	do	do	0 50	0 50	0 50
G. H Hill	do	do	....	1 00	1 50
Mrs. Mary Brydges	do	do	....	0 50	0 50
Henry Burpee	do	do	....	0 50	....
Ludlow Chase	do	co. de York, N.B	1 00	1 00	1 00
Robt. Anderson	do	do	1 50	2 00	....
B. Allan	do	do	0 50	....	....
J. Burtt	do	do	1 00	1 50	....
Edwin Laurence	do	do	0 50	0 50	0 50
William Leek	do	do	0 50	0 50	0 50
Thos Wheeler	do	do	0 50	....	....
Chas. Easty	do	do	0 50	....	....
Benj. Waugh	do	do	1 00	1 00	1 00
George Gill	do	do	1 00	1 00	....
Norman Hallet	do	do	0 50	....	....
J. W. Smith	do	do	....	0 50	....
Robt. Float	do	do	....	0 50	....

Liste des permis autorisant de pêcher le saumon dans les rivières ou parties des rivières du Nouveau-Brunswick—*Suite.*

Nom des porteurs de permis.	Localités.	Honoraires de permis. 1879.	1880.	1881.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Chas. McKeen	Rivière St-Jean, comté de York, N.-B.		1 00	
Wm. Grant	do do		1 00	0 50
J. B. Sutherland	do do			0 50
J. Dunphy	do do			0 50
H. Wheeler	do do			0 50
John McIntosh	do do			0 50
D. C. Parent	do do	0 50	0 50	
S. W. Parent	do do	0 50	0 50	
D. A. Easty	do do	0 50	0 50	
Ira Ingraham	do do	0 50	0 50	0 50
J. W. Dunham	do do	0 50		
E. Grant	do do	0 50	0 50	0 50
Jno. Hazelton	do do	0 50		
B. A. Everett	do do	0 50	0 50	0 50
George Good	do do	0 50		
B. S. Long	do do	0 50	0 50	0 50
Jno. Fero	do do	0 50	0 50	0 50
E. C. Lunt	do do	0 50		0 50
Peter Masten	do do	0 50	0 50	0 50
George McKay	do do	0 50		0 50
S. P. Grant	do do	0 50		
J. W. Way	do do	0 50		
Chas. Masten	do do	0 50		
George Ketch	do do	0 50	0 50	
Jas. G. Moore	do do	0 50	0 50	
Alfred Brown	do do	0 50	0 50	
Alex. Munroe	do do	0 50		
Israel Stairs	do do	0 50		
George Miller	do do	0 50	0 50	0 50
Jared Ingraham	do do	0 50		
Albert Atherton	do do	0 50		
George Masten	do do	0 50		
J. W. Lenentine	do do	0 50	0 50	0 50
Chas. Grant	do do	0 50		
N. Philips	do do	0 50		
Abraham McKeen	do do	0 50	0 50	0 50
Henry Lunt	do do			
Edward Goodine	do do	0 50		1 00
Thos. H. Perley	do do	0 50	0 50	
Jas. Smith	do do	0 50		
Nelson W. Brown	do do		0 50	
R. D. Brooks	do do		0 50	0 50
Michael Shaw	do do		0 50	0 50
Moses Hillman	do do		0 50	
Fred. Long	do do		0 50	0 50
George Shaw	do do		0 50	0 50
Geo. B. Hagermon	do do		0 50	
J. Sinnet	do do		0 50	
Samuel Gunter	do do		0 50	0 50
Wm. Sinnet	do do		0 50	0 50
Robt. Anderson	do do		1 00	2 00
Dan. Currier	do do		0 50	0 50
Moses Dimond	do do		1 00	1 00
Wm. Easty	do do			0 50
Wentworth McKeen	do do			0 50
G. McKeen	do do			0 50
Robt. Sloot	do do			0 50
John Sloot	do do			0 50
J. B. Greves	do do			0 50
Davis Burtt	do do			0 50
Frank Long	do do			0 50

LISTE des permis autorisant de pêcher le saumon dans les rivières ou partie des rivières du Nouveau-Brunswick—*Fin.*

Noms des porteurs de permis.	Localités.		Honoraires de permis. 1879.	1880.	1881.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.
Walter Riordien	Riv. St-Jean, comté de Carleton, N.-B.		0 50		
Dennis Riordien	do	do	0 50	0 50	
Hugh Commons	do	do	0 50		
Tiler Dibblee	do	do	0 50		
Thos. Dayer	do	do	0 50		
Robt. Thompkins	do	do	0 50		
Albert Orser	do	do	0 50	0 50	0 50
Peter McDonald	do	do	0 50		
Robt Paget	do	do	0 50	0 50	
C. W. Franklin	do	do	0 50		
Ansel Franklin	do	do	0 50	0 50	0 50
Dan. Watson	do	do		0 50	0 50
Dan. Lovely	do	do		0 50	
Moris Scott	do	do		0 50	0 50
Abner Masten	do	do		0 50	
Chas. Olts	do	do		0 50	
Jas. B. Colwell	do	do		0 50	
James Olts	do	do		0 50	
Alex. C. Gibson	do	do		0 50	
A Sipperell	do	do		0 50	
Geo. A. Bull	do	do		0 50	
Alonzo Jackson	do	do		0 50	
Jas. E. Nicholson	do	do		0 50	
John Burnham	do	do			0 50
Ansil Taylor	do	do			0 50
Wm. Simmond	do	do			0 50
Wm. Robertson	do	do			0 50
Jas. M. Wright	do	comté de Victoria, N.-B.	0 50		
N. Demarchant	do	do	0 50	0 50	1 00
Saml. A. Cameron	do	do	0 50	0 50	
Chas. Lindsay	do	do	0 50		
Jno. Wright	do	do	0 50	0 50	1 00
Ed. Hopking	do	do	0 50	0 50	
Geo. D. Darlee	do	do	1 50	0 50	0 50
N. Malton	do	do	1 50	1 50	2 00
Dan. Darlee	do	do	0 50		
A. D. Olmsted	do	do		0 50	
Frank J. France	do	do		0 50	0 50
George Street	do	do		0 50	
Wm. Kelburn	do	do			0 50
John McCluskey	do	do			0 50
Mme Stewart	do	do			0 50

Liste des baux ou permis de pêche dans les rivières ou parties de rivières, dans les provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick, en vigueur le 1er mars 1882 et accordés par le ministère de la marine et des pêcheries en vertu de l'acte des pêcheries de 1878.

Nom des locataires.	Localité.	Date de la délivrance.	Pour quelle période.	Somme payée.
				$ cts.
	Province du Nouveau-Brunswick.			
J. W. Nicholson	Rivière Népissiguit..................................	1er jan. '74	Neuf ans.	300 00
W. H. Thorne.................	Rivière Jacquet.......................................	do '81	do	50 00
C. A. Robertson.....	Rivière Miramichi, sud-ouest	21 oct. '73	do	50 00
	Provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick.			
Ristigouche Salmon Club	Partie de la rivière Ristigouche, division n° 1, depuis l'endroit où la marée se fait sentir jusqu'à la rivière Matapédia...............	1er jan. '81	do	200 00
do	Partie de la rivière Ristigouche, division n° 1, de la rivière Matapédia à Upsalquitch...	do '80	do	300 00
Dean Sage.....................	Partie de la rivière Ristigouche, division n° 3, de la rivière Upsalquitch à Deeside.	do '81	do	300 00
Ristigouche Salmon Club	Rivière Ristigouche, des lots 2 et 3 aux lots 5, 6 et 7, rang du chemin du Portage......	do '81	do	30 00
R. B. Angus	Partie de la rivière Ristigouche, division n° 5, du lot 6, rang du chemin du Portage, au ruisseau du Crapaud..........................	do '81	do	180 00
Ristigouche Salmon Club	Partie de la rivière Ristigouche, division n° 6, du ruisseau du Crapaud au lot n° 21, en amont du ruisseau du Pin-Rouge............	do '81	do	320 00
Harvey Jewell................	Partie de la rivière Ristigouche, division n° 7, des lots 20 et 21 aux lots 32 et 33 du rang de Matapédia................................	do '81	do	100 00
Sandford Fleming..........	Partie de la rivière Ristigouche entre les lots 32 et 33 et les lots 59 et 60 du 3me rang, division Patapédia, n° 8.........................	do '81	do	100 00
Geo. M. Clarke	Partie de la rivière Ristigouche, division n° 9, entre les lots 59 et 60 du 3e rang, Patapédia et lot 15 du rang S.E. de Patapédia	do '81	do	100 00

Liste des baux ou permis de pêche expirés ou annulés dans la province du Nouveau-Brunswick, avec le montant des sommes payées à compte.

Nom des locataires.	Localité.	Pour quelle période.	Montant des loyers payés.	Observations.
			$ cts.	
Sir Hugh Allan.........	Rivière Upsalquitch	Sept ans.	20 00	Expiré le 31 déc. 1880.
C. A. Robertson.......	Miramichi, sud-ouest......................	Neuf ans.	50 00	do 20 oct. 1882.
J. W. Nicholson	Rivière Nipissiguit..........................	do	300 00	do 31 déc. 1882.
W. H. Thorne..........	Rivière Jacquet.................................	do	50 00	Abandonné.

RÉPONSE

(37*b*)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES en date du 6 mars 1883 :—pour copie des instructions adressées aux inspecteurs et autres officiers des pêcheries relativement à la mise à exécution de l'arrêté du conseil du 11 juin, 1879, prohibant la pêche du saumon en Canada, sauf pour les personnes ayant des baux ou licences du département de la marine et des pêcheries ; le nombre de saisies faites et de plaintes portées devant des juges de paix contre des personnes faisant la pêche sans avoir un bail ou une licence, et le nombre de condamnations ; aussi, un état des poursuites intentées contre des officiers des pêcheries pour empiétement et assaut en cherchant à faire observer les prescriptions du dit arrêté du conseil, et le montant des dommages (s'il en est) obtenus dans chaque cas.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN

Secrétaire d'Etat par intérim.

Secrétariat d'Etat,
2 mai 1883.

CONTENU.

S. P. Bauset à John Mowat, écuier.
" W. H. Venning, "
" " "
" John Mowat, "
" " "
S. P. Bauset à John Mowat, "
" " "
" " "
" W. H. Venning, "
" " "
" " "
" " "
" James Hickson, "
Etat indiquant le nombre de saisies.
" " les actions intentées contre les officiers des pêcheries.

Extrait de la " Gazette Officielle" de samedi, 14 *juin* 1879.

ORDRE EN CONSEIL.

HOTEL DU GOUVERNEMENT, OTTAWA, mercredi, 11 juin 1879.

Présent :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Sur la recommandation de l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, et en vertu de la 19e section de l'acte passé dans la session du parlement du Canada, tenue dans la 31e année du règne de Sa Majesté, chapitre 60, et intitulé: "Acte pour réglementer la pêche et protéger les pêcheries" il a plu à Son Excellence le gouverneur général, par et de l'avis du Conseil privé de la Reine pour le Canada, ordonner, et il est par les présentes ordonné, que le règlement suivant concernant la pêche soit adopté.

" La pêche du saumon est prohibée dans les limites du Canada, sauf pour les personnes tenant des baux ou licences du département de la marine et des pêcheries."

W. A. HIMSWORTH, greffier du Conseil privé.

Extrait de la " Gazette Officielle" de samedi, 14 *juin* 1879.

ARRÊTÉ DU CONSEIL.

HOTEL DU GOUVERNEMENT, OTTAWA, mercredi, 11e jour de juin 1879.

Présent :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Sur la recommandation de l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, et en vertu de la 19e seceion de l'acte passé dans la 51e année du règne de Sa Majesté, chapitre 60, intitulé: " Acte pour réglementer la pêche et protéger les pêcheries," il a plu à Son Excellence le gouverneur général, par et de l'avis du Conseil privé de la Reine pour le Canada, ordonner, et il est par les présentes ordonné que l'ordre du Conseil, en date du 27 août 1877, réservant les eaux du haut de la rivière Ristigouche, dans la province du Nouveau-Brunswick, pour la reproduction naturelle et artificielle du poisson, est par les présentes rescindé, et le règlement de pêche suivant a été substitué :

" Les eaux supérieures de la rivière Ristigouche s'étendant à partir de l'endroit appelé le " Trou-à-Jimmy" (*Jimmy's Hole*), inclusivement, jusqu'à ses tributaires et sources, inclusivement, dans les comtés de Ristigouche et Victoria dans la province du Nouveau-Brunswick, sont par le présent réservés pour la reproduction naturelle et artificielle du poisson."

W. A. HIMSWORTH, greffier du Conseil privé.

MINISTRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
DIVISION DES PÊCHERIES, OTTAWA, 16 juin 1879.

MONSIEUR,—Vous trouverez accompagnant cette circulaire, des copies d'un arrêté du conseil édicté le 11 de ce mois et qui défend la pêche du saumon, sauf pour les personnes qui tiennent de ce département des baux de licences. Vous trouverez aussi des extraits de différents rapports annuels faits au ministre sur l'opportunité d'étendre aux provinces maritimes en général le système des baux ou licences qui existe depuis si longtemps et qui fonctionne avec tant d'avantage dans Québec, Ontario et partie du Nouveau-Brunswick. Suivant les recommandations faites dans ces rapports, l'application pratique du présent règlement sera précédée par un examen minutieux des circonstances de chaque cas, et en tenant compte des réclamations préférence que peuvent avoir ceux qui demanderont des baux et licences. Jusque là aucun honoraire de licence ou permis ne sera exigé, mais ceux qui voudront pêcher le saumon devront demander et obtenir un bail ou permis. Des personnes qui occupent déjà des sections de pêche ou qui possèdent des privilèges de pêche à la faveur de baux ou permis émis en vertu de l'acte des pêcheries (31 Vict. c. 60), il ne sera pas exigé d'autres honoraires tant que ce titre existera, et elles n'auront pas besoin d'une nouvelle autorisation pour faire la pêche telle que le comporte leur permis.

Si, cependant, d'autres personnes n'étant pas régulièrement munies des baux ou permis exigés par ce règlement, pêchaient ou essayaient de pêcher le saumon contrairement aux défenses et au mépris des avertissements des gardes-pêche ou gardiens, vous instituerez contre elles des procédures sommaires, et sur conviction obtenue par vos propres yeux ou par des témoins dignes de foi, vous les condamnerez à l'amende pour avoir pêché sans bail ou permis, ainsi que l'exige le présent règlement; vous saisirez de suite les engins de pêche dont elles auront fait usage et le poisson qu'elles auront capturé, et vous les confisquerez ainsi que la loi vous l'ordonne. Vous en agirez ainsi tant que le même délit sera commis. Faites-nous rapport de chaque cas aussitôt que vous le pourrez.

W. F. WHITCHER, commissaire des pêcheries.

EXTRAITS des rapports annuels du commissaire des pêcheries au sujet de l'extension de système des baux et permis.

1873.

Pendant la dernière session du parlement, on a obtenu de votre prédécesseur la promesse d'assimiler la pratique concernant l'occupation de certains privilèges de pêche dans les différentes provinces de la Confédération.

On a prié le soussigné de faire un rapport sur ce sujet. Après avoir étudié toutes les circonstances, il suggère respectueusement que le système de louer et d'autoriser des privilèges de pêche en vertu de l'acte des pêcheries qui fonctionne déjà dans les provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, soit étendu plus loin conformément à la pratique qui existe dans les provinces d'Ontario et de Québec.

Le système a été graduellement mis en opération dans ces provinces depuis 1856. Il est presque exclusivement restreint à la pêche du saumon et de la truite saumonée dans la province de Québec, à celle du poisson blanc et de la truite saumonée dans Ontario. Il reste encore une marge considérable pour son application, sans empiéter sur la pêche de la morue, du flétan, du maquereau, du hareng et autres poissons en eau profonde.

A l'époque de la confédération, un principe semblable existait dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, mais son application était restreinte à de rares occasions. Le gouvernement provincial de la Nouvelle-Ecosse avait accordé un permis de bancs d'huîtres; et celui du Nouveau-Brunswick avait également accordé un permis de pêche au saumon: tous deux à bail nominal. Outre les honoraires payés sur ces permis, les autorités municipales prélevaient une légère taxe sur les rets à saumon; et en vertu d'un octroi impérial des droits de pêche dans le havre de Saint-Jean, la corporation civique louait par loterie des emplacements aux pêcheurs de la

localité, réalisant par cela à peu près $2,500 par année. En outre, des baux de pêche de $598.78 par année étaient payés par les pêcheurs de saumon sur la réserve navale de l'île du Portage, N.-B., sous le titre de "lots de pêche" obtenus de l'Amirauté, et ces baux étaient appliqués à des fins locales. Depuis la confédération, quelques permis spéciaux pour rets dormants ont été accordés dans la Nouvelle-Ecosse, et dans le Nouveau-Brunswick plusieurs permis de saison pour la pêche du saumon avec rets et à la ligne ont été accordés.

L'acte des pêcheries a évidemment pour but le système des titres aux privilèges de pêche comme base de l'administration. Certaines de ses dispositions sont fondées sur la supposition que le louage et l'octroi de permis de pêche seront appliqués d'une manière générale, en laissant une marge aux exceptions nécessaires quant aux titres légaux, avant l'occupation et les réclamations préférentielles.

Il est inutile d'expliquer au long les avantages de cette loi, après plusieurs années d'opération avantageuse, quoiqu'elle n'ait été que partiellement exécutée. Tout d'abord elle réunit en système toutes les opérations de pêche, seconde les mesures protectrices qui pourraient être adoptées pour préserver et augmenter les pêcheries, et rejette sur les particuliers intéressés les frais de garde et d'amélioration des cours d'eau, dépenses qu'il faudrait autrement défrayer à même les fonds publics. En second lieu, elle favorise le placement des capitaux et donne de la permanence et de la sécurité aux industries de la pêche en rehaussant la valeur des priviléges de pêche aux yeux des pécheurs et du public, privilèges qui n'avaient jusqu'ici qu'une exitence incertaine et qui commençaient à ne plus rien rapporter. Le revenu n'y est qu'un accident, et non l'objet principal.

A l'époque où les provinces maritimes furent confédérées, il y avait des raisons d'Etat pour ne pas remplacer par une législation fédérale les lois de pêche qui existaient déjà dans les provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick. Depuis, des raisons du même genre ont empêché de faire rien autre chose que d'y introduire le principe du louage et de l'octroi des permis, dans quelques cas où des précédents avait été établis par les gouvernements provinciaux. Dans deux occasions ce ministère a tenté de faire un autre pas en avant, mais sans résultat. Je signale à cet égard les rapports faits au gouverneur général en conseil, portant les dates du 29 décembre 1869 et du 27 janvier 1870.

Il n'y a pas besoin de législation ni d'assimilation des lois. Tout ce qu'il faut, c'est de continuer, par l'action du ministère, à accorder par bail et permis des stations de pêche dans ces provinces, comme la chose s'est pratiquée dans Ontario et Québec. Mais, comme la question a été envisagée au point de vue d'une "politique," il peut être opportun de confirmer l'action qu'on se propose par un arrêté en conseil qui aurait la forme d'un règlement de pêche et qui prohiberait les espèces de pêches qu'on se propose de louer ou de permettre, excepté en vertu des baux ou permis. C'est la même ligne de conduite qui a été suivie pour Ontario et Québec.

Il peut être à propos de décider d'abord sur les nombreuses requêtes qui sont présentées, et sur les autres matières où il n'y a pas de demande et de circonstances adverses. On doit s'attacher surtout à mettre ce système en force, de manière à attirer les sympathies du public et à favoriser les meilleurs intérêts des pêcheurs. Il devrait y avoir un complet examen de chaque cas ; et il faudrait employer les plus grands soins et les plus grandes précautions possibles pour éviter de heurter les préjugés de front et de compromettre la position et les intérêts des personnes que ces pêches pourraient affecter. Il faudrait aussi scrupuleusement tenir compte des droits de la priorité sur la question d'occupation et d'usage; et observer la distinction entre les pêches en eau profonde et dans l'intérieur, sur les estuaires et sur les rivières. Ces dernières seules devraient, dans mon humble opinion, être sujettes (pour le présent du moins) au système de l'occupation en vertu d'un bail ou d'un permis.

Le soussigné considère qu'il n'est pas désirable d'anticiper le chiffre du revenu direct provenant des baux de pêche, attendu que le taux en est nominal dans la plupart des cas. Un système quelconque de règlement et l'emploi économique des privilèges de pêche en vertu des titres pourraient être adoptés d'une manière plus profitable comme auxiliaire de la protection des pêcheries de l'intérieur et pour en

rehausser la valeur. Cependant, il n'est pas improbable que les revenus puissent bientôt suffire au soutien de ce service.

1874.

Dans le rapport de l'année dernière, je saisissais l'occasion de répéter des recommandations précédemment faites d'étendre à la Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick le système de donner à bail les privilèges de la pêche, système qui est aujourd'hui généralement suivi dans les provinces d'Ontario et de Québec. Son application a déjà eu dans ces provinces des résultats avantageux; en augmentant le nombre des rets à trappes autorisés, moyennant de plus forts honoraires dans la Nouvelle-Ecosse, et en louant à des conditions uniformes les stations de pêche au saumon sur la Ristigouche (côté du Nouveau-Brunswick), ces recommandations ont été partiellement mises à effet.

1875.

On se rappelle que, d'accord avec la politique suivie dans le passé par le ministère, j'ai constamment demandé l'application de ce système au Nouveau-Brunswick et à la Nouvelle-Ecosse. Les raisons pour ce faire et les circonstances qui font que le temps présent est une bonne occasion pour établir une certaine uniformité dans le système de contrôler ces privilèges de pêche en vertu de l'acte des pêcheries, sont si développées dans mes rapports précédents, qu'il me paraît opportun de les signaler encore à votre attention.

Outre qu'il garantit aux pêcheurs la jouissance exclusive de certains privilèges de pêche et obvie aux différends, le système des baux et permis nous dispense des nombreux et incommodes règlements qui existent aujourd'hui, car on peut inscrire sur les baux ou permis des conditions qui équivalent à des règlements. Ceci n'est pas un de ses moindres avantages. L'idée erronée paraît s'être répandue au dehors que l'adoption de ce système empiète sur les droits de ceux qui occupent présentement des stations de pêche. Tel n'est pas le cas ; au contraire, elle ne fait que les confirmer.

(Strictement confidentiel.) MINISTÈRE DES PÊCHERIES

OTTAWA, 16 juin 1879.

MONSIEUR, L'arrêté du conseil ci-inclus, accompagné d'instructions spéciales sous la forme d'une circulaire, est expressément conçu en termes généreux s'appliquant à tout le Canada. On a préféré adopter cette méthode plutôt que de spécifier les provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Ile du Prince-Edouard et de la Colonbie-Britannique, sans mentionner Québec et Ontario, où le système existe depuis plusieurs années déjà. Le règlement actuel simplifie les choses en faisant une loi uniforme. Il y a aussi des raisons particulières pour appliquer uniformément le système des baux et permis aux parties du Nouveau-Brunswick où la pêche du saumon aux rets n'est pas pratiquée d'après le plan de donner des licences pour l'emploi des rets et de proportionner l'honoraire à leurs dimensions. Jusqu'ici il n'y a pas eu pour la pêche du saumon à la ligne, d'autres règlements que celui qui est incorporé dans les baux exclusifs de limites fixes sur certaines rivières, bien que les privilèges de la pêche du saumon à la ligne aient été donnés à bail dans la province de Québec depuis 1858, et pour pêcher le saumon soit aux rets soit à la ligne il a toujours été nécessaire d'avoir des baux et permis qui ont rapporté des loyers considérables. Ces loyers n'ont pas été répartis et prélevés pour des fins de revenus ; ils sont appliqués à la protection et à l'amélioration des pêcheries, bien qu'ils ne forment qu'une légère partie des deniers publics consacrés à ce double objet. Les lois de pêche ont toujours tendu à établir un système comme celui-ci, qui est un important auxiliaire au règlement et à l'administration. Il permet au département et à ses officiers de se dispenser de plusieurs des règlements d'une nature toute locale et qui à la longue sont devenues insuffisants et embarrassants ; il leur permet aussi de définir les différents quartiers de pêche, et d'y prévenir la confusion et l'usurpation. L'absence d'un mode défini pour régler les différends a jusqu'ici empêché d'ap-

pliquer ce système. Il est donc nécessaire, pour le moment et dans la plupart des cas, de le considérer comme devant être appliqué plutôt en théorie qu'en pratique. Les intéressés mettront probablement du temps à s'habituer à prendre des baux et des permis, ainsi qu'aux légers inconvénients que cette restriction semble comporter ; mais le plus grand obstacle à vaincre pour les amener à s'y faire, ce sera la crainte qu'elle impose des dépenses onéreuses à ceux qui font la pêche du saumon. Il faudra donc exercer les plus grandes précautions et la plus grande patience pour faire accepter le système par les populations intéressées. Le ministre compte sur votre jugement et sur votre discrétion pour éviter de créer des préjugés ou accroître ceux qui pourraient exister à cet égard. C'est pour vous faire part privément de ce désir que les présentes instructions confidentielles sont écrites. Le département n'entend pas causer des inconvénients aux pêcheurs de saumon en insistant sur les baux pendant que des informations sont prises dans chaque district.

Quand le système des baux ou licences sera tout à fait mis en vigueur, il est probable que l'honoraire de chaque permis sera purement nominal, pendant quelque temps du moins. Là où il existe déjà des baux ou permis, il ne sera pas nécessaire d'en émettre un nouveau d'après ce règlement ; mais à l'égard des personnes qui essaieraient de pêcher en contravention de ce règlement, et sous le prétexte qu'elles ont une autre autorisation, l'arrêté du conseil devra être strictement exécuté.

Je suis, monsieur, votre très obéissant serviteur,

W. F. WHITCHER, commissaire des pêcheries, par S. P. B.

W. H. Venning, écr., Saint-Jean, N.-B.
W. H. Rogers, écr., Amherst, N.-E.
J. H. Duvar, écr., Alberton, I. P. E.

Ministère des pêcheries,
Ottawa, 17 juin 1879.

Monsieur,—Vous trouverez dans ce pli un cahier de permis de pêche du saumon à la ligne ; vous vous en servirez s'il y a lieu. Veuillez bien faire attention à qui et pour quels endroits les permis seront donnés, afin qu'ils ne donnent lieu à aucun empiétement.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,
W. F. WAITCHER, pour le ministre.
Par S. P. BAUSET.

W. H. Venning, écr., Saint-Jean, N.-B.
J. Mowat, écr., Matapédiac, Québec.

Ministère de la marine et des pêcheries, Ottawa, 8 juillet 1879.

Monsieur,—J'ai remis au sous-ministre de la justice votre mémoire sur la question des droits riverains en rapport avec la pêche du saumon, et nous avons eu un entretien à ce sujet. Nous sommes d'opinion, lui et moi, que si les riverains ont le droit exclusif de pêcher et de posséder le poisson des eaux qui se trouvent vis-à-vis leurs terres, et si c'est un droit civil qui n'est pas sujet au contrôle du parlement fédéral, nous ne pouvons prescrire un mode par lequel ils pourront ou ne pourront pas pêcher le poisson.

Toutefois, le sous-ministre repousse l'idée que le poisson qui n'est pas pris et qui circulent librement appartient exclusivement au propriétaire du terrain que traverse le cours d'eau. S'il en était ainsi, le poisson changerait de propriétaires en passant chaque limite de terrain.

Il est d'opinion que le parlement du Canada a le pouvoir de faire des lois de pêche sur les rivières qui sont sujettes à la marée ou qui ne le sont pas, contre les propriétaires riverains aussi bien que contre toutes autres personnes.

Le présent arrêté du conseil, qui a été passé dans les termes mêmes de l'acte et que celui-ci déclare avoir la même force et le même effet que s'il en faisait partie, défend la pêche du saumon autrement qu'en vertu de baux ou de licences ; et il me semble que le meilleur moyen de tirer cette question au clair serait qu'un officier de

pêcheries prît des procédures contre le premier propriétaire riverain qui serait surpris pêchant du saumon sans un permis et qui prétendrait en avoir le droit.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. C. POPE, ministre de la marine et des pêcheries.

W. H. VENNING, écr., inspecteur des pêcheries, Saint-Jean, N.-B.

MINISTÈRE DES PÊCHERIES, OTTAWA, 7 juillet 1874.

MONSIEUR,—Relativement aux entretiens que j'ai eus avec vous au cours de la dernière saison et dans lesquels nous avons discuté la question d'accorder aux personnes établies sur les bords des rivières de votre division certains privilèges de faire la pêche aux rets en vertu de baux en forme à être délivrés par le département, au lieu de permis informes accordés sous votre signature et à votre discrétion, ces permis spécifiant le temps et le lieu de la pêche, la nature exacte et l'étendue des rets, et la quantité de saumon qu'il était permis de prendre en vertu de chaque permis,—je dois vous rappeler que je vous avais prié de rapporter les particularités de chaque cas, afin que des licences regulières pussent être émises en conséquence et vous être transmises pour contresignature et livraison. Je dois vous demander ce que vous avez fait cette année par rapport à ces instructions, car il paraît que les difficultés qui existaient et qui créaient tant de mécontentement existent encore. Je prends aussi occasion de vous rappeler les vues exprimées au sujet de l'établissement des rets autorisés dans certaines autres pièces d'eau où la pêche à la ligne est pratiquée, et de l'opportunité de permettre aux porteurs de permis de la manière légale la plus commode et la plus expéditive la quantité de poisson autorisée par leur permis. Ceci, pensait-on, obvierait aux plaintes et mettrait la capture du saumon sous la surveillance immédiate d'un officier des pêcheries qui, dès lors, sachant que le détenteur d'un permis a eu le plein bénéfice du privilège que le département lui accordait, serait en mesure d'agir avec promptitude et rigueur contre les abus qu'on voudrait faire de ce privilège et contre toute infraction aux règlements de pêche. Relativement à l'emploi de rets dans ces pièces d'eau où se fait la pêche à la ligne ou près de là, dans les limites données à bail, les principales objections viendraient du locataire qui désirerait garder ces pièces d'eau pour lui-même, et ce désir mérite d'être respecté ; mais quand le locataire consent par écrit à un arrangement différent, je ne vois rien dans le moment qui puisse empêcher cet arrangement d'être exécuté. Si vous y voyez des objections qui auraient échappé à ma mémoire, et qui auraient été mentionnées ou omises dans notre entrevue, vous voudrez bien me le dire d'une manière explicite. Si quelqu'un s'adresse à vous pour obtenir une licence, vous nous transmettrez sa demande, accompagnée des motifs sur lesquels elle est basée, et des raisons sur lesquelles vous vous appuyez pour la recommander ou vous y opposer.

Certains locataires ont pris l'habitude de permettre sur leurs pièces d'eau une pêche à la ligne sans limite, quelques-uns gratuitement, d'autres moyennant une rémunération indirecte qui ne fait pas partie du loyer. Cette habitude est susceptible d'objections sous plusieurs rapports, et n'est pas conforme aux termes du bail. A l'avenir, les locataires devront obtenir la sanction du département à tout transfert, temporaire ou non, gratuit ou non, des privilèges qui leur sont accordés en vertu d'un bail, et toute personne jouissant de ces privilèges devra avoir du département une licence qui sera contresignée et délivrée par nous. Aucune autre pêche ne sera légale, et aucune permission verbale du locataire ou par vous ne pourra être reconnue. Le nom des personnes, le temps et l'endroit de la pêche devront être spécifiés dans les licences.

Veuillez faire rapport, de temps en temps, de ce qui aura été fait conformément à ces instructions.

Je suis monsieur, votre obéissant serviteur,

W. F. WHITCHER,

Pour le ministre de la marine et des pêcheries.

JOHN MOWAT, écr., Dee-Side, Matapédiac, Québec.

MINISTÈRE DES PÊCHERIES, OTTAWA, 30 juillet 1879.

MONSIEUR,—Relativement aux documents contenus dans votre lettre du 25 de ce

mois, je dois vous informer que le ministère de la justice va donner à l'avocat instruction d'appuyer la déclaration de culpabilité contre M. Spurr, et M. Hickson apprendra avec qui il doit communiquer.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. F. WHITCHER, commissaire des pêcheries.

W. H. VENNING, écr., Saint-Jean, N. B.

MINISTÈRE DES PÊCHERIES, OTTAWA, 30 juillet 1879.

MONSIEUR,—Dans le télégramme qui vous a été adressé à la date du 16 juin dernier, les cinq derniers mots ont été omis par inadvertance. Veuillez lire la dépêche comme suit :—

" Un arrêté du conseil a été passé le 11 du présent mois (copies par la poste) défendant la pêche du saumon au Canada sans baux ou licences de ce département. Personne autre que vous ne possède un bail ou une licence pour pêcher dans la Nipisiguit, dans les limites décrites sur votre bail. Veuillez consulter l'acte des pêcheries pour la procédure à suivre contre ceux qui pêchent sans permis."

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. F. WHITCHER, commissaire des pêcheries.

J. W. NICHOLSON, écr., Saint-Jean, N. B.

MINISTÈRE DES PÊCHERIES, OTTAWA, 30 juillet 1879.

MONSIEUR,—J'ai à vous demander qu'instruction soit donnée à l'avocat d'appuyer la déclaration de culpabilité dans la cause de la Reine *vs.* Spurr, nommé dans les documents ci-joints.

Le garde-pêche Hickson va recevoir instruction de communiquer avec la personne que vous désignerez, lorsque le nom et l'adresse de cette dernière seront transmis à ce département.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. F. WHITCHER, pour le ministre.

Z. A. LASH, sous-ministre de la justice.

MINISTÈRE DES PÊCHERIES, OTTAWA, 18 juin 1880.

MONSIEUR,—Le ministre dit qu'il ne doit être permis à personne de pêcher à la ligne dans la division houleuse de la rivière Nipisiguit, excepté en vertu d'une licence comme à l'ordinaire.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. F. WHITCHER, pour le ministre.

W. H. VENNING, écr., Saint-Jean, N. B.

MINISTÈRE DES PÊCHERIES, OTTAWA, 17 juin 1880.

MONSIEUR,—Plusieurs personnes ayant demandé la permission de pêcher dans la Kedgewick, permission qui leur a été refusée, le ministre des pêcheries me charge de vous prévenir de ne permettre à personne de pêcher dans cette rivière sans une licence du département.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. F. WHITCHER, pour le ministre.

Réclamations de riverains.

MINISTÈRE DES PÊCHERIES, OTTAWA, 20 mai 1881.

MONSIEUR,—Certains officiers des pêcheries des provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick ayant demandé ce qu'ils devaient faire dans le cas de personnes pêchant le saumon dans des quartiers de pêche, en dehors des eaux sujettes à la marée, en vertu de titres à des terres riveraines obtenues des gouvernements provinciaux, ou en vertu d'achat ou de baux obtenus des concessionnaires et des *squatters*, lesquels sont réputés comporter des privilèges de pêche exclusifs, le ministre me charge de vous donner les instructions que voici :

Par suite de la maladie et de l'absence de l'un des juges de la cour suprême du

Canada, la cause spéciale portée en appel de la cour d'échiquier, *in re* la Reine (défenderesse) appelante, et Christian A. Robertson (demandeur) défendeur, qui avait été inscrite pour audition au dernier terme de la cour suprême, n'a pu être plaidée et déterminée, et ne peut pas être instruite avant le prochain terme d'octobre. En attendant, votre attention est attirée sur l'arrêté du conseil du 11 juin 1874, lequel se lit comme suit :

"La pêche du saumon est par le présent prohibée en Canada, excepté en vertu de baux ou licences du département de la marine et des pêcheries."

Ce règlement fut établi d'après les prescriptions de la dix-neuvième section de l'acte des pêcheries, 31 Vict., chap. 60, et le jugement rendu par la cour de l'échiquier dans la cause précitée fait disparaître les doutes qui auraient pu exister sur sa légalité. Par conséquent, toute personne qui pêchera illégalement sans bail ou licence, tel que prescrit par le statut, sera passible d'interruption et d'amende et de se faire enlever les bateaux, appareils de pêche dont elle se sera servi, ainsi que le saumon qu'elle aura ainsi pêché illégalement.

Une copie officielle du dit arrêté du conseil, règlement qui fait partie de l'acte des pêcheries, se trouve sous ce pli, et peut être produite comme autorité dans les poursuites en loi intentées en vertu de l'acte 44 Vict, chap. 28, section 1, paragraphe 2.

Vous suivrez cette instruction dans toutes les formes voulues, mais avec promptitude et vigueur. Si, en n'importe quel temps, vous avez besoin d'aide pour faire respecter la loi, vous êtes autorisé à vous en procurer. S'il faut d'urgence de nouveaux officiers des pêcheries revêtus de l'autorité de magistrats, le ministre en nommera.

Quand vous aurez de bonnes raisons de croire qu'un délinquant contre lequel il pourra être de votre devoir de sévir agit dans l'ignorance de la loi ou sous une fausse impression *bonâ fide* relativement à la nature de son "droit" supposé, et lorsque ce délinquant se désistera volontairement et immédiatement, ce sera à vous de juger si vous devez la poursuivre pour condamnation à l'amende ou lui confisquer ses engins de pêche ; mais si vous décidez de ne pas intenter d'action, vous devrez inscrire sur votre journal, son nom, la date et les circonstances, et en faire rapport à ce bureau.

J'attire particulièrement votre attention sur les instructions officielles du 1er juillet 1876 au sujet des "convictions sur fait," ainsi que sur la nécessité d'user de prudence et d'exactitude en instituant des poursuites.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. F. WHITCHER, commissaire des pêcheries.

A l'officier des pêcheries.

MINISTÈRE DES PÊCHERIES, OTTAWA, 1er avril 1881.

MONSIEUR,—Le ministre auquel a été soumise votre communication du 25 du mois dernier, dans laquelle vous annoncez que certaines personnes établies sur la rivière Ristigouche, en aval de Matapédiac, ont l'année dernière vendu leur permis de pêche aux rets au club de saumon de Ristigouche, fait observer que, loin d'y voir objection, il considère que cette pratique devrait plutôt être encouragée. Le but du département étant de diminuer le nombre des rets tendus dans la rivière, il est évidemment mieux d'y arriver en laissant des étrangers payer, ce qui donne une certaine consolation aux détenteurs de permis qui ne pêchent pas, plutôt que de les arrêter arbitrairement. Cependant, pour plus ample protection, le ministre ordonne qu'aucun permis ne soit accordé cette année pour faire la pêche aux rets dans la partie en eau douce de la rivière Ristigouche et de ses tributaires.

Veuillez en informer les intéressés.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

S. P. BAUSET, pour le commissaire.

JOHN MOWAT, écr., Dee-Side, Matapédiac, Québec.

MINISTÈRE DES PÊCHERIES, OTTAWA, 30 mai 1881.

MONSIEUR,—Le ministre a donné au major T. B. Ferguson, de la commission des

pêcheries des Etats-Unis, et ami, un permis de faveur pour pêche à la ligne pendant 10 jours dans les eaux houleuses, rivière Nipissiguit.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. F. WHITCHER, commissaire des pêcheries.

JAMES HICKSON, écr., Bathurst, N.-B.

MINISTÈRE DES PÊCHERIES, OTTAWA, 30 mai 1881.

MONSIEUR,—Le ministre a donné au major T. B. Ferguson, de la commission des pêcheries des Etats-Unis, et ami, un permis de faveur pour pêche à la ligne pendant 10 jours dans la rivière Miramichi.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. F. WHITCHER, commissaire des pêcheries.

WM WYSE, écr., inspecteur des pêcheries, Chatham, N.-B.

MINISTERE DES PECHERIES, OTTAWA, 30 mai 1881.

MONSIEUR,—Le ministre a donné au major T. B. Ferguson, de la commission des pêcheries des Etats-Unis, et ami, un permis de faveur pour pêche à la ligne pendant 10 jours dans la rivière Miramichi.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. F. WHITCHER, commissaire des pêcheries.

JOHN HOGAN, écr., Newcastle, N.-B.

MINISTÈRE DES PÊCHERIES, OTTAWA, 30 mai 1881.

MONSIEUR,—Le ministre a donné à l'honorable sénateur Edmunds (Etats-Unis), et ami, un permis de faveur pour pêche à la ligne pendant 10 jours dans la rivière réservée Kedgewick.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. F. WHITCHER, commissaire des pêcheries.

JOHN MOWAT, écr., Dee-Side, Matapédiac, P.Q.

MINISTÈRE DES PÊCHERIES, OTTAWA, 15 juin 1881.

MONSIEUR,—Veuillez prendre connaissance de la copie ci-incluse du rapport fait par l'inspecteur Venning de la cause de McDonald, rapportée par votre lettre du 12 de ce mois, ainsi que de la réponse à ce rapport, et expliquer la différence qui existe entre votre version de la cause du débouté de l'action et celle donnée par M. Venning. Il est important de bien comprendre la question, car l'inspecteur n'aime évidemment pas les instructions que le département a jugé nécessaire de donner, et cette seule circonstance suffirait pour faire manquer l'affaire.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. F. WHITCHER, commissaire des pêcheries.

JOHN MOWAT, Dee Side, Matapédiac, P.Q.

MINISTÈRE DES PÊCHERIES, OTTAWA, 15 juin 1881.

MONSIEUR,—Votre lettre du 12 de ce mois annonce que le juge Mott a refusé " d'admettre la validité de l'extrait de la *Gazette*, à moins que la *Gazette* elle-même ne soit produite," et a, sur ce, débouté la plainte portée contre McDonald pour avoir pêché du saumon sans permis. Que signifie cela ? La circulaire du 20 du mois dernier vous renvoie à une copie de l'arrêté du conseil du 11 juin 1879 qui l'accompagne. L'acte 44 Vict., ch. 28 (copie sous ce pli) prescrit, ainsi que dit dans la circulaire, que le règlement soit prouvé sans produire toute la *Gazette*. Avez-vous signalé ceci à l'attention du juge Mott ? Vous devez sans doute savoir qu'une circulaire officielle ne constitue pas une autorité devant les tribunaux ; elle est simplement un guide pour les employés de ce département en leur double qualité d'officier des pêcheries et de magistrats *ex officio*. (*Voir* section 1, acte des pêcheries.) Il est bon d'employer la circulaire comme avertissement pour tous les intéressés, mais non pour guider la magistrature. Veuillez, à la première occasion favorable, donner cette explication au juge Mott. Ainsi que vous l'observez, il existe probablement beaucoup d'appré-

hension dans la province du Nouveau-Brunswick, au sujet de ces différends riverains ; mais il n'y a aucune raison de croire que les juges ou magistrats subissent des influences indues. Comme il y a sur ce sujet deux décisions de tribunaux provinciaux, basées principalement sur la prétendue invalidité de l'acte fédéral des pêcheries en ce qui concerne les pêches fluviales, et le jugement de la cour de l'échiquier du Canada qui affirme le pouvoir du gouvernement fédéral, en vertu de l'acte des pêcheries, de contrôler ces droits de pêche et de défendre toute pêche qui n'est pas permise par le statut, ayant été porté en appel devant la cour suprême—cet état d'incertitude est très naturel. Toutefois, le département se guide sur les dernières décisions rendues jusqu'à ce que la question ait été finalement résolue par le plus haut tribunal, et en cela il suit l'avis des officiers en loi du gouvernement.

Quand la décision finale sara rendue, elle devra être respectée, et les pêches fluviales, qui pourraient être influencées par les réclamations des riverains, seront traitées en toute justice. Ce qui devra amener un règlement équitable de toutes réclamations légales de la part des riverains, c'est que la loi, telle qu'elle existe et telle que le département est tenu de la faire exécuter, devra être respectée sans imposer immédiatement des résultats dispendieux et vexatoires qui ne peuvent dans tous les cas influencer favorablement le règlement des différends au sujet des privilèges de pê·he entre la couronne et les occupants de terrains à la propriété desquels il peut y avoir des réclamations préférentielles en vertu des premières concessions.

Quoiqu'il en soit, vous pouvez, dès ce moment, considérer comme acquis que la pêche non-autorisée sera l'objet de toutes les rigueurs de la loi.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. F. WHITCHER, commissaire des pêcheries.

A J. MOWAT, écr., Dee-Side.

MINISTÈRE DES PÊCHERIES, OTTAWA, 15 juin 1881.

MONSIEUR,—En réponse à la vôtre du 13 de ce mois, il me suffit de vous dire que les instructions données par le ministre l'ont été sur l'avis des officiers en loi de la couronne ; sur vous seul retombe la responsabilité de les négliger sous le prétexte qu'elles ne sauraient atteindre " une fin utile ou pratique."

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. F. WHITCHER, commissaire des pêcheries.

A J. MOWAT, écr., Dee-Side.

MINISTÈRE DES PÊCHERIES, OTTAWA, 15 juin 1881.

MONSIEUR,—Votre télégramme en faveur de M. Spurr a été soumis au ministre intérimaire, lequel croit que ce que la personne intéressée a de mieux à faire est d'adresser au département une requête exposant les raisons de sa réclamation et les titres sur lesquels cette dernière est basée. La requête devra faire connaître l'honoraire de permis qu'offre celui qui l'a fait.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur.

W. F. WHITCHER, commissaire des pêcheries.

A J. MOWAT, écr., Dee-Side.

MINISTÈRE DE LA MARINE, OTTAWA, 17 juin 1881.

MONSIEUR,—En réponse à votre télégramme de ce jour, vous trouverez ci-incluse une copie de la *Gazette Officielle* contenant les règlements de pêche du 11 juin 1879 qui prohibent la pêche du saumon en Canada, excepté à la faveur d'un bail ou d'une licence de ce département ; aussi, le premier ordre donné par le ministre de la marine et des pêcheries, le 2 juin 1874, définissant les limites de la pêche dans la rivière Ristigouche. Vous voudrez bien en prendre grand soin et les renvoyer quand vous en aurez fini.

Pour plus de clarté et afin d'éviter des dépenses considérables qui ne sont pas nécessaires, vous ne recourerez à la voie télégraphique que le moins possible et seulement dans les cas d'urgence. Les communications postales entre Matapédiac et le

siège du gouvernement sont suffisamment rapides, et la concision qu'il faut observer dans les dépêches télégraphiques rend ses dernières insuffisantes dans des matières délicates qui exigent une pleine connaissance des détails.

Je suis, monsieur, votre très obéissant serviteur,
W. F. WHITCHER, commissaire des pêcheries.

JOHN MOWAT, écr., Matapédiac, P. Q.

MINISTÈRE DES PÊCHERIES, OTTAWA, 18 juin 1881.

MONSIEUR, — Si la version donnée par l'inspecteur Venning de la cause instruite contre McDonald devant le juge Mott est exacte, il paraît qu'on n'a pas même demandé ni de prouver son plaidoyer en défense ni de produire des titres quelconques à la propriété sur laquelle il réclame des "droits de riverain ;" mais le tout a été considéré comme acquis, sur l'argumentation de l'avocat du défendeur. Il semble beaucoup plus probable qu'un homme de l'habileté et de l'expérience du juge Mott débouterait, comme le dit votre rapport, votre plainte parce que le règlement n'aurait pas été prouvé, en supposant que le juge aurait ignoré que l'acte légalise la production d'extraits de la *Gazette Officielle* dans des causes de ce genre. Autrement, en déboutant l'action sur la supposition ou l'assertion qu'un défendeur possédait le terrain sur lequel le délit a été commis et avait par conséquent le droit d'y pêcher sans se conformer à l'article de la loi des pêcheries qui concerne la licence ou le permis, il s'en suivrait nécessairement que tout individu soi-disant propriétaire pourrait pêcher de toute manière et en n'importe quel temps qu'il lui plairait, vis-à-vis ce qu'il appelle être son terrain, au mépris de toute autre disposition de la loi. Du fait qu'il n'existe pas de loi pour régler l'exercice et restreindre l'abus de son privilège de pêche, je ne sache pas que la perspective d'un pareil résultat soit sensible aux personnes qui ne sont pas directement intéressées aux pêches fluviales du Nouveau-Brunswick ; mais il n'est pas hors de propos de dire que c'est dans la prévision d'un pareil état de choses, dont les conséquences seraient non-seulement préjudiciables aux intérêts de chaque riverain, mais ruineuses pour l'intérêt public, que le ministère s'en tient énergiquement à la ligne de conduite que les officiers des pêcheries ont reçu instruction d'adopter, quoique pour le moment elle puisse paraître un exercice arbitraire du pouvoir conféré par la législature locale. Balayer jo r et nuit les pièces d'eau avec des dérivettes, pratiquer la pêche au dard, barrer les chenaux avec des rets, prendre le poisson à l'aide de tous les engins imaginables, il n'en faut pas plus pour épuiser une rivière en une saison, au prejudice fatal et des propriétaires riverains et des pêcheurs, sans compter que la propriété que quelques riverains auraient pu acquérir dans le but légitime d'y faire la pêche à la ligne ou une pêche aux rets raisonnable n'aurait plus aucune valeur. Une décision qui devra nécessairement exposer à des conséquences aussi sérieuses les pêcheurs et des particuliers qui pêchent dans les estuaires et sur la côte peut-elle être bien fondée en loi et en justice ?

Je suis, monsieur, votre très obéissant serviteur,
W. F. WHITCHER, commissaire des pêcheries.

JOHN MOWAT, écr., Dee-Side, P. Q.

MINISTÈRE DES PÊCHERIES, OTTAWA, 28 juin 1881.

MONSIEUR,—Le porteur de cette note, R. Mitchell, écr., de Dorchester, Nouveau-Brunswick, a reçu la permission de pêcher la truite, à la ligne, durant le mois de juillet, sur la rivière Nouvelle.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,
S. P. BAUSET, pour le commissaire des pêcheries.

A JOHN MOWAT, écr., Dee Side, Matapédiac, P. Q.

MINISTÈRE DES PÊCHERIES, OTTAWA, 28 juin 1881.

MONSIEUR,—Le porteur de cette note, Le Baron Botsford, écr., de Dorchester, Nouveau Brunswick, a reçu la permission de pêcher la truite, à la ligne, durant le mois de juillet, sur la rivière Nouvelle.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,
S. P. BAUSET, pour le commissaire des pêcheries.

A JOHN MOWAT, écr., Dee-Side, Matapédiac, P. Q.

MINISTÈRE DES PÊCHERIES, OTTAWA, 30 juin 1881.

MONSIEUR,—Sur votre demande, je vous envoie une copie vérifiée de l'ordre du ministre de la marine et des pêcheries, daté le 2 mai 1874, définissant les limites fixées à la pêche du saumon aux rets dans l'estuaire de la rivière Ristigouche.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

S. P. BAUSET, pour le commissaire des pêcheries.

A J. MOWAT, écr., Dee-Side, P. Q.

Télégramme. OTTAWA, 11 juillet 1881.

Le ministre intérimaire autorise de donner aux personnes que vous recommanderez des licences pour faire la pêche du saumon à la ligne dans le Miramichi nord-ouest. La licence sera générale et ne conférera pas le droit de pêcher dans un endroit particulier sans le consentement des personnes (s'il en est) ayant un droit exclusif et antérieur de pêcher en cet endroit. Les licences sont sous presse et seront expédiées par la poste demain si possible.

S. P. BAUSET.

A W. H. VENNING, écr., Saint-Jean, N.-B.

Télégramme. OTTAWA, 12 juillet 1881.

Le ministre intérimaire décide de ne pas accorder à Spurr une licence pour pêcher dans les limites données à bail à Nicholson. En attendant décision sur action antérieure, il ordonne que vous n'entriez pas en lutte personnelle avec Spurr, mais que vous l'avertissiez de cesser de pêcher sans permis, et s'il refuse d'obéir, d'intenter contre lui une action ordinaire en recouvrement d'amendes imposées par l'acte des pêcheries pour infraction aux règlements.

Le ministre intérimaire sera à Saint-Jean, samedi. Voyez-le.

S. P. BAUSET.

A W. H. VENNING, écr., Saint-Jean, N.-B.

MINISTÈRE DES PÊCHERIES, OTTAWA, 13 juillet 1881.

MONSIEUR,—Relativement à votre télégramme du 11, vous trouverez sous ce pli deux cahiers contenant 100 formules de licences spéciales pour être délivrées à ceux qui demanderait l'autorisation de pêcher le saumon à la ligne dans la rivière Miramichi nord-ouest. Il vous en sera fait un autre envoi, si vous le désirez.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

S. P. BAUSET, pour le commissaire des pêcheries.

A W. H. VENNING, écr., Saint-Jean, N.-B.

MINISTÈRE DES PÊCHERIES, OTTAWA, 13 juillet 1881.

MONSIEUR,—A moins que vous ne puissiez vous procurer une copie des procédures qui ont amené la remise de James Adams en liberté, par le juge McCord, il est tout à fait inutile de déférer l'affaire au sous-ministre de la justice.

Si, comme vous dites, le juge McCord a remis Adams en liberté, il doit l'avoir fait pour certaines raisons, et jusqu'à ce que les faits soient connus, il n'est pas à propos de pousser l'affaire plus loin.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

S. P. BAUSET, pour le commissaire des pêcheries.

A John Mowat, écr., Matapédia, P.Q.

MINISTÈRE DES PÊCHERIES, OTTAWA, 2 août 1881.

MONSIEUR,—Le ministre intérimaire a accordé un permis de faveur à F. W. Campbell, écr., de Montréal, et compagnie, de pêcher à la ligne dans les eaux houleuses de la rivière Nipisiguit, pendant dix jours, du 10 au 20 août.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

S. P. BAUSET, pour le commissaire des pêcheries.

A M. JAMES HICKSON, Bathurst, N. B.

ETAT indiquant le nombre de saisies et de convictions contre des personnes faisant la pêche du saumon sans bail ou licence, tel qu'exigé par A.C. du 11 juin 1879, dans la province du Nouveau-Brunswick.

Noms des personnes poursuivies.	Nature du délit.	Par qui confisqués.	Montant de l'amende.	Observations.
			$	
Duncan McDonald.	Pêchant du saumon sans licence	Rets saisis par Jno Mowatt, officier des pêcheries.	20	Conviction annulée par le juge Mott, juillet 1881.
James Adams.......	do ...	do ...	50 et frais.	Envoyé à la prison de New-Carlisle et remis en liberté sur l'ordre du juge McCord pour emprisonnement défectueux.
J. De W. Spurr, écr	Pêchant du saumon à la ligne.	Canne à pêche saisie par l'inspect.	....	Cause déboutée par MacLauchlan, J. P., à Bathurst, 22 sept. 1881.
Hon. J. Steadman.	do ...	do ...	....	Cause déboutée par le juge Ingraham, Frédéricton, 14 juillet '81.
E. Hanson, écr......	do ...	do ...	....	Cause déboutée par le juge Marsh, Frédéricton, 15 juillet 1881.
J. H. Phair	do ...	do ...	....	do do

ETAT des actions intentées contre des officiers des pêcheries pour violation de propriété et assaut en faisant exécuter l'arrêté du conseil du 11 juin 1879, et montant des dommages recouvrés.

Nom de l'officier poursuivi	Par qui.	Nature du délit.	Montant des dommages recouvrés.	Observations.
			$	
W. H. Venning	E. Phair...............	Viol. de propriété et saisie.	511	Cause instruite devant la cour de Frédéricton, février 1882.
W. H. Venning	Hon. J. Steadman.	do ...	3,000	Cause instruite devant le juge Weldon, à Frédéricton, 25 juillet 1882. Appel du jugement.
W. H. Venning	E. Hanson.	do ...	1,000	do do
W. H. Venning	J. De W. Spurr . {	Viol. de propriété. Saisie....................	20 1,200 }	Cause instruite devant le juge Wetmore, à Bathurst, en sept. 1882. Appel du jugement.

COPIE CERTIFIÉE

(37*c*).

D'un rapport de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 2 mai 1883.

Vu un mémoire, daté le 2 mai 1883, du ministre intérimaire de la marine et des pêcheries, représentant que la distribution du crédit de $150,000 voté par le parlement comme primes d'encouragement à la pêche, sur l'échelle autorisée par l'arrêté du conseil du 14 décembre dernier, va probablement laisser une balance d'au moins $50,000.

Le ministre recommande de doubler les paiements aux bateaux et pêcheurs, sur la même base que celle établie par l'arrêté du conseil précité.

Le conseil concourt dans cette recommandation et la soumet à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE.

A l'honorable ministre de la marine et des pêcheries.

MÉMOIRE *de réclamations de primes payées et en voie de paiement en vertu de l'arrêté du Conseil du* 14 *décembre* 1882.

Navires payés représentant	5,968	tonnes à $2	....	$11,936 00
Réclamations de navires produites et en voie de paiement	17,737	"	"	35,474 00
	23,705	"	"	$47,410 00
Bateaux payés représentant 11,226 tonnes à $2.50			....	$28,065 00
Réclamations de bateaux produites et en voie de paiement, à $2 50			....	20,417 00
				$48,482 00

Ministère de la marine et des pêcheries, 7 mai 1883.

RÉPONSE

(37*d*)

A UN ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, daté le 16 avril 1883 :—Pour copie de la correspondance échangée, depuis le 1er janvier 1877 jusqu'au 31 mars 1883, entre le ministère de la marine et des pêcheries à Ottawa et l'inspecteur des pêcheries du Nouveau-Brunswick, et de tous rapports faits au ministère par le dit inspecteur au sujet de la réclamation de l'ex-garde-pêche Amos Perley, de Chatham, pour services se rattachant à la pêche à l'éperlan de Miramichi, dans les années 1876, 1877 et 1878.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,

Secrétaire d'Etat intérimaire.

Secrétariat d'Etat,
7 mai 1883.

CONTENU.

Amos Perley à l'honorable A. J. Smith.
W. H. Venning à Amos Perley.
Copie de compte, Amos Perley, garde-pêche
W, H. Venning à l'honorable A. J. Smith.
W. H. Venning à Amos Perley.
Amos Perley à W. H. Venning.
Affirmation de John Blake,
Pièces justificatives, Reuben A. Sweezey et autres.
Affirmation de Phillipe H. Loggie.
W. F. Whitcher à Amos Perley.
Copie de compte, Amos Perley, garde-pêche.
Amos Perley à l'honorable A. J. Smith.
S. P. Bauset à Amos Perley.

Amos Perley à l'honorable ministre de la marine, &c.
Postscriptum à l'honorable ministre de la marine, &c.
J. B. Snowball à W. F. Whitcher.
Amos Perley à W. F. Whitcher.
Amos Perley, postscriptum.
W. H. Venning à W. F. Whitcher.
Amos Perley à l'honorable J. C. Pope.
John Grant à l'honorable J. C. Pope.
W. F. Whitcher à Amos Perley.
W. H. Venning à l'honorable J. C. Pope.
W. F. Whitcher à Amos Perley.
Amos Perley à W. F. Whitcher.
Copie de compte, Amos Perley.
Amos Perley à W. F. Whitcher.
W. H. Venning à l'honorable J. C. Pope.
W. F. Whitcher à W. H. Venning.
W. F. Whitcher à Amos Perley.
W. F. Whitcher à J. H. Harding.
Amos Perley à W. F. Whitcher.
W. F. Whitcher à Amos Perley.
Amos Perley à W. F. Whitcher.
Amos Perley à W. F. Whitcher.
J. B. Snowball à W. Smith.
Amos Perley à W. F. Whitcher.
Amos Perley à l'honorable J. C. Pope.
Copie de pétition adressée à l'honorable P. Mitchell.
P. Mitchell au ministre de la marine, etc.
Amos Perley à l'honorable P. Mitchell.
W. F. Whitcher à J. H. Harding.
W. F. Whitcher à l'honorable P. Mitchell.

CHATHAM, MIRAMICHI, 4 décembre 1877.

MONSIEUR,—Le 28 novembre, obéissant à des instructions que j'avais reçues, j'en voyai tous mes papiers, ainsi que les licences pour bar qui avaient ou n'avaient pa servi. Le 30 novembre je reçus de lui une lettre, accompagnée du journal avec blanc à remplir, dans laquelle il m'accusait d'avoir dépassé de $59 la somme qui me rev nait et me disait ce qu'il en arriverait si je persistais. Au reçu de cette lettre, j réduisis tous les frais à $30, laissant de côté mon compte pour services en rappor avec la pêche à l'éperlan, les dépenses que j'avais faites à Napan pour trois homme et une chaloupe, et je lui transmis deux autres copies, déterminé à saisir Votre Hon Honneur de toute l'affaire afin d'en avoir votre décision. En ce faisant je vais vou donner sur la lettre de M. Venning et sur bien d'autres sujets, des explications qu permettront à Votre Honneur de voir les choses sous leur véritable jour.

L'hiver dernier, M. Venning me dit de prendre charge de la pêche de l'éperla sur la rivière Miramichi, d'y aller tous les jours si c'était nécessaire, et que je serai payé pour cela.

Le garde-pêche Wyse m'a dit: Faites votre service tous les jours; prenez votr cheval et tenez tout en ordre; vous serez payé pour cela. Et, me rappelant que M Venning m'avait dit que la parole du garde-pêche Wyse faisait loi pour le gouverne ment, de l'île Beaubear à la Pointe Escuminac, je fis ce qu'il me disait de faire.

Je puis, si on l'exige, donner jour par jour le détail de cette somme de $30 (laquelle il objecte) pour dix-neuf jours, y compris plusieurs nuits sombres et orageu ses; la principale pêche se faisait à trois ou quatre milles de l'endroit où j demeure.

Au printemps, le garde-pêche Wyse insista pour que j'allasse surveiller la pêch au bar à Napan. "Engagez des aides s'il le faut, me dit-il, et vous serez payé e conséquence." Je n'étais guère disposé à y aller, car il devait veiller au bar; mai me rappelant l'influence que M. Venning lui prêtait, je m'exécutai et je fis ce qu'o

m'ordonnait. Je n'ai pu découvrir aucune infraction aux règlements, et je ne pense pas que le gardien ait mieux réussi que moi sous ce rapport.

Je me suis toujours efforcé de mettre fin à la pêche le dimanche, et, si elle a été pratiquée cette année, on ne m'a fait aucune plainte à ce sujet.

Quant à la capture du bar avant le 1er octobre, l'affidavit de M. Philip H. Loggie explique tout. Je n'ai conseillé aucune pêche illégale, et je ne sache pas qu'elle ait été pratiquée.

Je ne pense pas qu'on ait jamais objecté aux $3 par jour dont il parle.

L'affidavit de M. John Blake établit la distance qui séparait, l'hiver dernier, ma résidence de la station de pêche à l'éperlan la plus éloignée ; il établit aussi plusieurs autres choses à cet égard.

Les pièces justificatives feront voir que j'ai fait des arrangements avec les trois hommes que j'avais engagés.

La transmission des formules d'amendes et de confiscations a souvent été faite de la même manière. Je n'avais rien à y mettre.

J'attire maintenant l'attention de Votre Honneur sur "mon compte excessif," ainsi que M. Venning le qualifie, et je prends la liberté de vous renvoyer aux rapports annuels de 1875 et 1876. Vous verrez par le premier, à la page 28, que j'ai reçu $42 ; et, d'après le rapport de 1876, page 32, $53. J'ai reçu ces sommes alors qu'il n'y avait, dans le district, à surveiller aucune pêche à l'éperlan.

Dans les premières copies du journal que j'ai envoyé à M. Venning, la somme demandée pour l'année est de $89. Déduisons de cette somme $38 pour services de la pêche à l'éperlan ; prenons ensuite $9 pour service à Napan, dans le district du garde-pêche Wyse, soit $47, ce qui laisse $12 des $89, somme qui m'a été payée en 1875, et $11 en moins de celle que j'ai reçue en 1876. Et pourtant on n'a fait, alors, aucune objection à mes comptes.

Je ne me plains pas de ce que M. Venning ait exigé la production des pièces justificatives, notes, etc ; mais c'est la première fois que je me trouve soumis aux exigences que contient sa lettre.

Je dois dire ici que quand on m'a fixé $30 pour déboursés de l'année, il n'était pas question de pêche d'hiver, et je trouve étrange que M. Venning m'ordonne de faire un service qui n'était pas spécifié et me déclare que je n'ai droit à aucune compensation.

M. Venning dit, dans sa lettre, que voyager par une certaine route ne coûte pas la moitié de la somme que j'ai portée à mon compte. Votre Honneur saisira facilement la différence entre un homme qui ne fait que passer par cette route et celui qui est obligé d'y faire des arrêts en plusieurs endroits et qui n'arrive chez lui qu'à minuit.

Après ces explications données à Votre Honneur, et affirmant que la note de $89 transmise à M. Venning est parfaitement juste, je vous prie de la reconnaître et de me rendre justice, car je considère que M. Venning veut me faire perdre $59.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

AMOS PERLEY, garde-pêche.

A l'hon. A. J. Smith, ministre M. et P.

P. S.—Si j'ai à recevoir des instructions au sujet de la pêche à l'éperlan, veuillez me les communiquer, car cette pêche est sur le point de commencer. Je vous envoie sous ce pli la lettre de M. Venning.

N° 1 Bureau des pêcheries, Saint-Jean, 29 novembre 1877.

Monsieur,—Votre lettre du 27 de ce mois, accompagnée de vos rapports et relevés, y compris un mandat de $13 sur la poste pour permis livrés autorisant la pêche au bar, ont été reçus, ainsi que les licences qui n'ont pas servi.

Vous dites n'avoir pu vous procurer les relevés de la pêche de l'éperlan et du gaspareau dans les rivières Napan et Noire. Je ne comprends pas comment vous ne

pourriez pas obtenir ces relevés aussi bien que ceux du rendement des autres pêches, si vous preniez des moyens en conséquence. Il sera nécessaire de les avoir ; si vous ne pouvez vous les procurer exacts, vous devrez me transmettre votre évaluation des quantités. Vous devrez aussi constater la quantité d'éperlan prise jusqu'au 31 décembre et me la faire connaître le 1er janvier ; c'est important.

Je vois que votre relevé des amendes et confiscations est en blanc. Dois-je en conclure que pendant l'année il n'a pas été fait de pêche le dimanche, ni commis d'autres illégalités ? Veuillez répondre.

Vous n'avez accusé que le bar pris depuis le 1er octobre. Il sera nécessaire de transmettre un état de la quantité prise avant cette date, ou au moins une estimation, ainsi que l'ont fait d'autres gardes-pêche ; aussi, un relevé de tous ceux qui ont tendu des rets au bar avant le 1er octobre.

Je dois vous faire observer que votre journal des dépenses excède de $59 le chiffre fixé par la circulaire officielle, et que vous ne vous en êtes pas tenu à celle-ci. Il contient une réclamation de $38 pour dix-neuf jours de surveillance de la pêche à l'éperlan. Comme vous n'êtes jamais allé à Napan, vous serez obligé d'expliquer comment ces déboursés ont été faits. Dans la grande rivière la pêche principale ne se trouvait pas loin de votre demeure, et vous n'avez jamais dû prendre un repas au dehors ; puis vous n'avez pas besoin d'un cheval pour faire ce que vous avez fait. Si vous persistez dans votre réclamation excessive, vous devrez, ainsi que la circulaire vous en donnait instruction, produire en détail l'ouvrage et le voyage de chaque jour, et les déboursés que vous avez faits pour repas.

La réclamation de $9 pour surveillance de la pêche au bar à Napan était tout à fait inutile. Le gardien McDermid se trouvait sur les lieux et il aurait pu s'acquitter de cette tâche. A ce propos je dois vous faire observer qu'il est très étrange—et cela demande explication—que vous n'ayez découvert aucune seine au bar, quand j'ai la preuve que la seine a été employée en grand. Sur ce point vous devrez donner des détails complets, et fournir les notes acquittées des " trois engagés " et des repas que vous avez pris. Le 8 juin vous reclamez $3 pour une journée ; vous devez en donner le détail. Même réclamation de $3 par jour pour le 1er juillet, le 17 août, les 14 et 26 septembre et le 2 octobre ; vous devrez produire toutes les pièces justificatives, car chaque fois que j'ai voyagé par la même route je n'ai jamais dépensé la moité de cette somme.

A mainte reprise vous avez été informé, et par lettre et par circulaire, que vous ne deviez réclamer que les frais de route absolument nécessaires. Votre salaire est considéré comme ample rénumération pour votre temps et votre travail.

Je vous envoie d'autres formules ; vous êtes prié de donner les détails qu'on vous demande et de montrer jusqu'à quel point vous dépassez la somme fixée pour votre district.

J'ai l'honneur d'être
W. H. VENNING, inspecteur.

AMOS PERLEY, écr.

EXTRAIT d'un rapport de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général le 21 décembre 1869.

Le comité recommande qu'il ne soit accordé pour frais et déboursés de route que le sommes qui seront certifiées, à la satisfaction du sous-chef du département, avoir été déboursées réellement, nécessairement *bonâ fide* pour notes d'hôtel et autres frais de route.

Le tout en vertu de l'acte concernant les dépenses contingentes des départements du service public ; dans aucun cas il ne sera accordé plus que les frais et dépenses de route, et tout arrêté du conseil autorisant une allocation sera rescindé.

WM H. LEE, greffier C. P.

EXTRAIT du journal d'Amos Perley, garde-pêche à Chatham, N.-B., donnant la date et les particularités du temps employé au service entre le 1er janvier et le 31 décembre, ainsi que les déboursés encourus et portés au compte ci-joint :

Dates.	Où et comment employé.	Nombre de jours en service actif.	Distances parcourues et par quels moyens.	Dépenses réelles.
Du 22 janvier au			Milles.	$ c.
22 mars..........	Surveillance de la pêche à l'éperlan dans le			
	district, en tout 19 jours, à 8 milles par jour...	19	152, avec cheval.	8 00
2-4 mai..........	Surveillance de la pêche au bar à Napan, avec			
	3 hommes et une chaloupe	3	15, cheval et cha-	
15-16 mai..........	De Chatham à la baie Miramichi, visitant les		loupe.	9 00
	lignes de fond	2	15, chaloupe.	4 00
7 juin..........	De l'île du Milieu à l'île de Beaubear, visitant			
	les rets	1	9, cheval et	
8 "	De l'île du Milieu à la baie Miramichi, visitant		canot.	2 00
	les rets......	1	15, chaloupe.	3 00
13-15 juin	De l'île du Milieu à la baie Napan et à la Pointe			
	aux Bars, visitant les rets........................	2	15 par jour, canot	
23 "	De Chatham à Napan et à la baie Miramichi,		et cheval.	5 00
	prévenant la pêche le dimanche.....................	1	20, canot.	2 50
1er juillet..........	De Chatham à la Pointe de Murdoch, et de là à			
	l'île de Beaubear, débarrassant la rivière des			
	rets à gaspareau....................................	1	18, cheval, etc.	3 00
16 août..........	De Chatham à la Pointe de Murdoch, débarras-			
	sant la rivière des rets et piquets	1	10, canot et che-	
17 "	De l'île du Milieu à la baie Miramichi, débarras-		val.	2 00
	sant la rivière des rets, piquets, etc..............	1	15, canot et che-	
19 "	De l'île du Milieu à l'île de Beaubear, débarras-		val.	3 00
	sant la rivière des rets, etc	1	9, canot.	2 00
14 septembre......	De Chatham à la baie Miramichi, surveillant la			
	pêche au bar..	1	15, cheval et	
20 "	De Chatham à la baie Miramichi, prévenant la		canot.	3 00
	pêche illégale	1	15, cheval et	
26-27 "	De l'île du Milieu à la pointe de Murdoch et		canot.	3 00
	Napan, comme ci-dessus..............................	2	12, cheval et	
2 octobre..........	De Chatham à la baie Miramichi, délivrant des		canot.	4 00
	licences pour la pêche au bar........................	1	15, un cheval.	3 00
28 "	Fais. le relevé du bar pris en vertu des licences.	1	15, cheval.	2 50
				$89 00

Le soussigné fait serment que l'état ci-dessus du temps, des devoirs accomplis et des dépenses encourues est exact ; que les sommes demandées comme remboursement des dépenses encourues ont été réellement payées par lui pour les services spécifiés, et que ces services étaient nécessaires pour protéger les pêcheries de la division dont il a la garde.

AMOS PERLEY, garde-pêche.

Attesté devant moi, à Chatham, N.-B., ce 28 novembre 1877.

JOHN PALLIN, J. P.

Reçu paiement,

AMOS PERLEY, garde-pêche.

BUREAU DES PÊCHERIES, SAINT-JEAN, 15 décembre 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de copie d'une lettre, et de son contenu, du garde-pêche Perley, de Chatham, se plaignant d'injustices que je lui aurais faites. Je vous transmets toute la correspondance, qui vous permettra de voir que la plainte de M. Perley n'est pas fondée, et quel officier il peut faire sous l'influence qui l'a porté à vous écrire.

Vous observerez que ma première lettre, marquée n° 1, attire l'attention de M. Perley sur le fait que son compte de dépenses excède de beaucoup la somme allouée

pour son district, et qu'il ne s'est pas conformé aux instructions contenues dans les circulaires ci-incluses (n° 2). C'est ce que j'ai eu l'occasion de faire plusieurs fois cette année avec d'autres gardes-pêche aussi bien qu'avec M. Perley, car tous les ans ces circulaires donnent lieu à des excès qui demandent à être réformés. Vous verrez que je lui demandais tout simplement d'observer les conditions auxquelles tous les autres gardes-pêche sont obligés de se conformer, et que je lui signalais dans son compte plusieurs items qui exigeaient explication, car je savais par expérience personnelle qu'un homme ne pouvait dépenser $3 par jour pour circulation dans son district quand il ne s'éloigne pas à plus de trois ou quatre milles de chez lui et qu'il n'a pas de notes d'hôtel à payer. Vous verrez que je lui envoyais d'autres formules pour qu'il me donnât les détails demandés. Vous verrez, d'après sa lettre, n° 3, qu'au lieu de justifier les réclamations auxquelles je faisais objection et d'en donner le détail, il a fait un compte nouveau qui ne dépasse pas les limites de la somme fixée. Vous observerez aussi que M. Perley s'attend à être rémunéré pour le temps qu'il a donné au service, et à recevoir son salaire de $100, bien qu'il ait été clairement informé, par circulaire émanée d'Ottawa, qu'il ne devait faire entrer en ligne de compte que des déboursés réels, son salaire étant considéré comme une compensation suffisante pour le temps consacré au service. Le garde-pêche Wyse a parfaitement bien agi, et il a suivi mes instructions, en envoyant M. Perley à Napan pour y surveiller la pêche au bar, car c'était dans son district, et le nouveau gardien, M. McDermid n'était pas encore au fait des fonctions qu'il avait à remplir. Mais je n'ai certainement jamais commis la bêtise de dire que la parole du garde-pêche Wyse faisait loi auprès du gouvernement. Je n'ai jamais soulevé d'objection contre des réclamations raisonnables et légitimes du garde-pêche Perley.

Si M. Perley s'était conformé aux instructions qui lui ont été données, non par moi, mais par des circulaires du département, et m'avait donné avec son compte les pièces justificatives qu'il vous a transmises, et que j'aurais rogné son compte, il aurait eu peut-être raison de se plaindre. Mais mon examen de ces comptes n'est pas final; ils sont toujours, avant acquittement, vérifiés par M. Bauset, lequel contrôle souvent des items qui ont échappé à mon examen.

Relativement à l'affidavit de Phillip H. Lajoie, auquel M. Perley renvoie pour prouver qu'il "n'a pas conseillé de faire la pêche illégalement," je ferai observer que pendant que je correspondais avec le département au sujet de la validité des licences de pêche au bar pour modifier l'époque de la saison réservée (*voir* mes lettres des 7 et 30 août et du 1er septembre), plusieurs rets ont été tendus sans permis dans le district de M. Perley; et tout ce que j'ai demandé à ce monsieur, c'était de me donner les noms de ceux qui avaient fait la pêche et le produit de celle-ci, afin de les porter aux relevés annuels. Vous verrez par sa dernière lettre, n° 5, la réponse insolente qu'il a faite à cette demande.

Quant aux comptes présentés par M. Perley pour les années 1875 et 1876, je crois qu'il a demandé et que je lui ai accordé plus que la somme allouée. Veuillez donc examiner ces comptes, qui se trouvent en liasse, et voir si je n'ai pas constaté le fait sur chacun d'eux. Si cette constatation n'existe pas, je suis blâmable d'avoir été, à son égard, plus coulant que j'aurais dû l'être. Pour cette année, la somme de $30 qui lui était allouée suffisait amplement à couvrir ses déboursés, car le gardien McDermid a surveillé la pêche de l'éperlan à Napan et le garde-pêche Wyse a délivré tous les permis de pêche au saumon,—en sorte que tout ce que M. Perley avait à faire était de surveiller la pêche du saumon pendant trois mois, et celle de l'éperlan tout près de chez lui, ainsi que le prouvent sa lettre et l'affidavit de John Blake. La lettre qu'il vous a envoyée dit: "La pêche principale se faisait à trois ou quatre milles de chez moi." L'affidavit de Blake établit "une distance de sept ou huit milles." Mais M. Perley demeure à mi-chemin de ces sept milles, et dès lors, d'après lui-même il n'est jamais allé à plus de 3½ milles de sa maison et n'a jamais pris un repas en dehors.

Le district de M. Perley est celui dont la surveillance est la plus facile, et je suis fâché d'avoir à dire que ce monsieur s'acquitte de ses fonctions d'une manière très indifférente, ainsi que vous pouvez le constater vous-même par ses lettres, surtout par la dernière dans laquelle il refuse de me donner les renseignements que je lui

demandais. J'ai répondu à cette lettre insolente, et j'estime que le département devrait réprimander M. Perley. Cet homme est le même qui, suivant en cela les conseils de D. G. Smith, a créé cette année des embarras dans la distribution des licences de pêche au saumon, ainsi que vous l'expliquent mes lettres des 23 et 30 mai du 9 juin et du 20 juillet. J'ai toutes les raisons du monde de croire que M. Perley a conseillé aux pêcheurs de ne pas payer les licences délivrées par moi et par M. Wyse, ce qui fait que bon nombre de ces pêcheurs ont aujourd'hui des arrérages. J'attends une réponse à mes lettres des 8 et 9 novembre pour savoir ce que je dois faire à l'égard de ces délinquants.

En vous soumettant toute l'affaire,

J'ai l'honneur d'être, votre obéissant serviteur,

W. H. VENNING, inspecteur.

A l'honorable A. J. SMITH,
Ministre de la marine et des pêcheries.

N° 4. SAINT-JEAN, 10 décembre 1877.

MONSIEUR,—Veuillez répondre de suite aux second, troisième et quatrième paragraphes de ma lettre du 29 décembre. Votre retard à ce faire cause beaucoup d'inconvénients.

W. H. VENNING, inspecteur.

A M. AMOS PERLEY.

N° 5. CHATHAM, 13 décembre 1877.

MONSIEUR,—J'ai reçu votre carte-poste, et je considère qu'en réduisant mon compte au chiffre que vous vouliez et en me laissant enlever $59 par vous, votre lettre et tous ses paragraphes se trouvent expliqués.

Je n'ai conseillé aucune pêche illégale; je n'ai pas vu de poisson qui eût été pris illégalement, et je n'en ai point tenu compte. Je n'ai pas vu faire la pêche le dimanche et je n'ai reçu aucune plainte à ce sujet. J'ai, par lettre, donné instruction au gardien de Napan de vous rendre compte du poisson pris dans ce district.

La dernière fois que je vous ai vu, vous m'avez dit que le gardien de Napan verrait aux affaires de pêche, et comme il ne m'était pas nécessaire d'y aller au printemps pour surveiller la pêche au bar, je vous trouve très inconséquent de me demander le relevé du rendement des pêches; mais si c'est une persécution que vous voulez exercer, je me conduirai en conséquence.

Le ministre étant, je crois, un homme honorable et honnête, il n'aura pas objection à me donner la faible pitance que je réclame pour mes services de l'hiver dernier, pitance que j'ai gagnée en voyageant au froid et par les tempêtes de neige; j'espère qu'il reconnaîtra mon premier compte et m'accordera $85 pour mes déboursés de l'année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

AMOS PERLEY, garde-pêche.

A M. W. H. VENNING.

BLACK-BROOK, 3 décembre 1877.

Je, soussigné, atteste sous serment qu'au meilleur de ma connaissance la pêche à l'éperlan s'est faite l'hiver dernier, sur la Miramichi, à partir de l'endroit où demeure le garde-pêche Perley jusqu'à une distance de sept ou huit milles, et, étant allé plusieurs fois avec lui, je considère qu'il était absolument nécessaire qu'il eût un cheval, J'affirme que je l'ai souvent vu donner, jour et nuit, la plus grande attention à l'accomplissement de ses devoirs.

JOHN BLAKE.

Attesté ce 3me jour de décembre 1877,

Wm. McRAE, J. P.

$1.00. CHATHAM, 1877.

Reçu du garde-pêche Perley la somme d'une piastre pour services à lui rendus

par moi, avec une chaloupe pour prévenir la pêche illégale au bar sur la rivière Napan, dans la nuit du 2 mai dernier.

REUBEN A. SWEEZEY.

$1.00.

Reçu du garde-pêche Perley la somme d'une piastre pour services à lui rendus par moi, avec une chaloupe pour prévenir la pêche illégale au bar sur la rivière Napan, dans la nuit du 2 mai dernier.

PHINEAS GUNN.

$1.00.

Reçu du garde-pêche Perley la somme d'une piastre pour services à lui rendus par moi, avec une chaloupe pour prévenir la pêche illégale au bar sur la rivière Napan, dans la nuit du 2 mai dernier.

JOHN GUNN.

BLACK-BROOK, Miramichi, N.-B., 3 décembre 1877.

Je, soussigné, déclare sous serment que dans la dernière partie du mois d'août 1877, je me trouvais au magasin du garde-pêche Wyse, où nous causions de la pêche au bar qui était alors défendue jusqu'au 1er octobre. Le garde-pêche Wyse nous dit que nous pouvions pêcher à partir du 1er septembre jusqu'au 10 ; sachant qu'il était chargé de veiller au bar dans le district, nous pensions être dans les limites de la légalité, et nous n'apprîmes le contraire que quand le garde-pêche Perley vint nous ordonner d'enlever nos rets ; nous nous empressâmes d'obéir. Je crois aussi, au meilleur de ma connaissance, que sans l'encouragement donné aux pêcheurs par W. Wyse, il n'aurait pas été pris un seul bar avant le temps permis.

PHILIP H. LOGGIE.

Attesté devant moi ce 3me jour de décembre 1877.

WM. MCRAE, J.P.

28 janvier 1879.

MONSIEUR,—La correspondance échangée entre vous et l'inspecteur des pêcheries au sujet de votre manière de rendre vos comptes et de fournir des données officielles ayant été soumise au ministre, celui-ci ordonne que vous fournissiez les informations demandées en la manière voulue et que vous obéissiez à ses instructions officielles.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. F. WHITCHER, pour le ministre.

A M. AMOS PERLEY, Chatham.

N° 3.—EXTRAIT du journal d'Amos Perley, garde-pêche à Chatham, N.-B., donnant la date et les particularités du temps employé au service entre le 1er janvier et le 31 décembre, ainsi que les déboursés encourus et portés au compte ci-joint.

Dates.	Où et comment employé.	Nombre de jours en serv. actif.	Distances parcourues et par quels moyens.	Déboursés réels.
			Milles.	$ cts.
20-21 mai....	De Chatham à la baie Napan, règlant des différends et enlevant les rets, 12 milles, aller et retour....................	2	24, cheval et canot	4 00
6-7 juin.......	De l'île du Milieu à la baie Miramichi, visitant les rets, 15 milles, aller et retour....................................	2	30, cheval et canot.......	4 00
10 do	De l'île du Milieu à l'île de Beaubair, visitant les rets, 9 milles aller et retour....................................	1	18, cheval et canot	2 00
11 do	De Chatham à la Pointe de Murdoch, visitant les rets, 8 milles, aller et retour....................................	1	16, canot	2 00
18-19 juin....	De Chatham à la baie Miramichi, visitant les rets, 15 milles, aller et retour....................................	2	30, cheval et canot	4 00
16-17 août...	De Chatham à la baie Miramichi, débarrassant la rivière des rets à saumon et des piquets, et faisant le relevé du poisson pris, 15 milles, aller et retour..................	2	30, cheval, can. et pd.	4 00
19 do ...	De l'île du Milieu à la pointe de Murdoch, 7 m., all. et ret.	1	14, cheval et à pied	2 00
22 do ...	De Chatham à l'île de Beaubair, 9 milles aller et retour.....	1	18, cheval et à pied.......	2 00
27 do ...	De Chatham à la baie Napan, voyant à l'enlèvement de tous les piquets, 9 milles, aller et retour....................	1	18, cheval et à pied	2 00
24 septembre	De Chatham à la baie Miramichi, voyant à ce qu'il ne fût pas pris de bar, 15 milles, aller et retour....................	1	30, cheval et à pied.......	2 00
9 octobre...	De Chatham à la baie Miramichi, licences pour pêche au bar, 15 milles, aller et retour..................................	1	30, cheval et à pied......	2 00
8 do ...	Payé au maître de poste 86 cts. pour mandat et frais de port sur double et lettre....................................	....	....	0 86
				30 86

Le soussigné fait serment que l'état ci-dessus du temps, des devoirs accomplis et des dépenses encourues est exact; que les sommes demandées comme remboursement des dépenses encourues ont été réellement payées par lui pour les services spécifiés, et que ces services étaient nécessaires pour protéger les pêcheries de la division dont il a la garde.

AMOS PERLEY, garde-pêche.

Attesté devant moi, à Chatham, N.B., ce 2e jour de janvier 1879.

JOHN PALLIN, J.P.

Reçu paiement,

AMOS PERLEY, garde-pêche.

Examiné,

W. H. VENNING, inspecteur.

CHATHAM, MIRAMICHI, mars 1878.

MONSIEUR,—J'ai reçu de M. Venning $30 comme déboursés de l'année. Veuillez me laisser savoir, bientôt si possible, si je recevrai la balance que je considère comme légitimement due pour services rendus l'hiver dernier à la pêche de l'éperlan et autres services dans le district du garde-pêche Wyse à Napan, pour surveiller la pêche au bar, etc., la somme étant de $59 d'après le premier extrait du journal, qui était de $89, que j'ai envoyé à M. Venning, et que j'ai réduit à $30 pour obéir à M. Venning. Veuillez faire droit à ma demande, car j'ai beaucoup besoin de cet argent.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

AMOS PERLEY.

L'hon. A. J. SMITH, ministre de la marine et des pêcheries.

5 octobre 1878.

MONSIEUR,—J'ai soumis au ministre le compte par lequel vous réclamez une balance de $59 pour déboursés, ainsi que la correspondance qui se rattache à cette réclamation, et il m'a donné instruction de vous informer que comme ces dépenses ont été encourues sans autorisation, le compte ne peut pas être soldé.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. F. WHITCHER, pour le ministre de la marine, etc.,
Par S. P. BAUSET.

AMOS PERLEY, écr., garde-pêche, Chatham, N.B.

CHATHAM, N.B., 7 octobre 1878.

MONSIEUR,—Il est nécessaire que je vous écrive quelques lignes au sujet de mon compte de déboursés en 1877. Comme d'habitude, j'ai transmis à M. Venning des extraits de mon journal qui portaient à $89 le chiffre des déboursés que j'ai faits pendant l'année. Il m'a renvoyé mes papiers, avec ordre de réduire la somme à $30. C'est ce que j'ai fait. J'ai ensuite demandé à Votre Honneur la balance de cette somme, $59; mais je ne l'ai pas encore reçue, bien que M. Whitcher m'ait écrit deux fois en votre nom pour me dire que ma réclamation recevrait bientôt réclamation.

J'ai eu une entrevue avec M. Whitcher, à Chatham; lorsque je lui eus expliqué l'affaire, il me dit qu'il n'avait pas d'argent avec lui, mais qu'il y verrait une fois rendu à Ottawa. Il me conseilla aussi de demander à M. Snowball de vous écrire à ce sujet: ce qui me fait croire que ma requête et les pièces justificatives, affidavits, etc., que M. Whitcher avait en sa possession ont été mis de côté.

Maintenant, je dois informer Votre Honneur qu'avant que ces dépenses additionnelles eussent été encourues, M. Venning m'a donné personnellement l'assurance qu'elles seraient remboursées, car elles avaient été faites pour service de surveillance en hiver, ce qui était chose nouvelle dans mon district et qu'on ne prévoyait pas lorsque la limite de $30 fut établie.

J'ai quitté mon ouvrage et emprunté $25 à intérêt pour remplir mes devoirs officiels, engagé trois hommes et une chaloupe pour surveiller la pêche au bar sur la rivière Napan; et M. Venning me renvoie mes papiers en me refusant le remboursement des dépenses nécessaires qu'il avait autorisées. Dans le même temps il acquittait en entier et sans discussion les comptes des gardes-pêche Russell et Williston (du moins, ces messieurs me l'ont dit), et il sait très bien que ma besogne d'hiver est deux fois plus forte que celle de ces officiers, car mon district est central. M. Whitcher a en sa possession tous mes papiers qui se rattachent à cette réclamation.

J'ai etc., AMOS PERLEY, garde-pêche.

P. S.—Si M. Venning dit qu'il ne m'a pas chargé de surveiller la pêche d'hiver, il a eu bien soin de me demander le relevé de l'éperlan pêché en hiver; et il sait fort bien que j'y veillais, car il est venu sur la glace à Black-Brook et il s'est déclaré satisfait de mon service. Puis, pourquoi donnerais-je mon temps gratuitement, quand d'autres sont payés en plein pour leurs services? C'est très décourageant pour moi.

A l'honorable ministre de la marine et des pêcheries.

CHATHAM, MIRAMICHI, 10 octobre 1878.

CHER MONSIEUR,—Je vous ai écrit le 5 de ce mois, et depuis j'ai reçu de M. Perley la lettre ci-incluse adressée au ministre. J'ai cru qu'il valait mieux la transmettre à vous-même, attendu que vous êtes au fait de l'affaire.

Bien sincèrement à vous, J. B. SNOWBALL.

W. F. WHITCHER, écr., Ottawa.

CHATHAM, 28 octobre 1878.

MONSIEUR,—J'ai reçu votre lettre du 5 octobre, et sa lecture m'a grandement surpris.

Vous dites que le ministre vous a donné instruction de m'informer que, ces dépenses ayant été encourues sans autorisation, le compte ne peut pas être soldé. Eh! bien, monsieur, je vais vous dire sur quelle autorité je me suis appuyé pour surveiller en hiver la pêche de l'éperlan faite au moyen de rets à poches.

M. Venning m'a dit en personne de voir à cette pêche dans mon district, et comme ce service était chose nouvelle pour moi, je lui demandai combien de fois je devais en faire l'inspection. Il me répondit: allez-y tous les jours et tenez tout en ordre, vous serez rémunéré pour cela. Ceci m'a été dit à Chatham. Le lendemain, nous nous rencontrâmes à Black-Brook, et je lui demandai s'il aimait la manière dont je m'acquittais de mon service; il (M. Venning) dit qu'il en était bien satisfait.

Etaient présents à cette entretien: l'inspecteur Venning, les gardes-pêche Hogan, Hickson, Wyse et moi-même. Là et alors M. Venning m'ordonna de saisir un rets tendu illégalement et de l'emporter avec moi. J'exécutai cet ordre, et j'ai dû m'assurer l'aide de M. J. Blake (qui avait entendu M. Venning me donner l'ordre).

Mon compte pour ce service et le reste de la réclamation sont une transaction honnête, et si je ne suis pas payé, je tiendrai M. Venning responsable de m'avoir trompé et fait perdre $50 que j'ai péniblement gagnées.

Je puis prouver que M. Venning m'a autorisé de faire ce que j'ai fait, et je trouve étrange qu'un autre officier, que je me suis adjoint pour surveiller la même pêche, soit rémunéré de ses services quand je ne reçois pas un sou pour les miens. C'est un singulier encouragement donné à un garde-pêche pour faire son devoir.

Veuillez donner votre attention à ceci.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

AMOS PERLEY, garde-pêche.

P. S.—M. Venning m'a écrit plusieurs fois de louer une chaloupe, si c'était nécessaire. Les trois hommes et la chaloupe que j'ai engagés à Napan, n'ont pas été soldés, et les hommes ont convenu d'attendre jusqu'à ce que j'aie reçu l'argent du département. Ils auront à attendre longtemps encore.

W. F. WHITCHER, écr., commissaire des pêcheries.

BUREAU DES PÊCHERIES, SAINT-JEAN, N.B., 8 novembre 1887.

MONSIEUR,—J'ai reçu copie d'une lettre d'Amos Perley, garde-pêche de Chatham, avec instruction de faire rapport à ce sujet.

C'est la vieille histoire des surcharges qu'il a faites dans son compte de l'année dernière. Le 15 décembre 1877, j'ai fait un rapport complet à cet égard, et j'ai produit toute la correspondance échangée entre M. Perley et moi; je prends la liberté de vous renvoyer à ce rapport, car je n'ai aucun fait nouveau à vous communiquer. M. Perley ne s'est pas encore conformé aux instructions des circulaires; il n'a pas, non plus, fourni le détail de ses déboursés, ainsi que tous les autres officiers sont tenus de le faire et ainsi qu'il y avait été spécialement invité par la lettre que le département lui a adressée le 28 janvier dernier.

Le 16 janvier dernier, je vous ai envoyé une lettre contenant la correspondance ultérieure échangée avec M. Perley et à laquelle je prends la liberté de vous renvoyer. Ces deux documents, qui se trouvent dans votre bureau, contiennent tous les faits, et je n'ai rien à y ajouter, excepté que M. Perley, toujours d'après le conseil de D. G. Smith, continue ses insolences et ses bravades.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. H. VENNING, inspecteur

Voyez aussi ma lettre confidentielle du 15 décembre 1877.

A W. F. WHITCHER, écr., commissaire des pêcheries.

CHATHAM, N.B., 20 mars 1879.

MONSIEUR,—Je reçois la lettre de M. Whitcher, datée le 13 de ce mois, et dans laquelle il m'informe, suivant l'instruction que vous lui en avez donnée, que e suis

suspendu de mes fonctions de garde-pêche, pour avoir, d'après le rapport du garde-pêche Hogan, violé la loi dans mon district. En réponse, j'ai l'honneur de vous exposer les faits suivants :

Mon district s'étend de l'île de Beaubear, en amont de Newcastle, jusqu'à la baie Miramichi, dans les paroisses de Glenelg et Chatham, une distance d'environ vingt-cinq milles. A partir d'un point vis-à-vis Chatham, en descendant, le milieu du chenal de la Miramichi divise mon district de celui du garde-pêche Russell. En 1877, peu de temps après la nomination du gardien McDermid, je fus informé verbalement par l'inspecteur que je n'avais rien à faire dans la partie de mon ancien district couverte par les rivières Napany et Noire, attendu que cet officier était chargé de les surveiller ; subséquemment, une lettre de l'inspecteur me rappela ce fait.

Jusqu'à ce que la pêche à l'éperlan commença dans mon district, je n'avais pas à m'occuper de la pêche d'hiver ; mes services en rapport avec les pêches au saumon au gaspareau et au bar, commençaient avec l'ouverture et finissaient avec la clôture de la navigation.

Quand la pêche à l'éperlan eut pris l'importance qu'elle a maintenant, c'est-à-dire lors de l'ouverture du chemin de fer Intercolonial, l'inspecteur et moi nous parlâmes du surcroît d'occupations que cette industrie occasionnerait et de ce que j'aurais à faire pour mettre les règlements à exécution. Il me dit de me charger de la pêche à l'éperlan dans mon district, de faire une ronde tous les jours si c'était nécessaire, et que je serais rémunéré en conséquence. La première année, en janvier 1877, je déli vrai des licences pour quarante-neuf rets à poches, pour 159 en 1877-78, et pour 18 en 1878-79. Ces rets furent tendus sur une distance de douze ou quatorze milles d la grande rivière (le gardien McDermid délivrant des licences et faisant d'autre ouvrages dans son propre district), et j'ai passé plusieurs jours sur la glace, surveillan ces rets, mesurant les mailles, voyant à ce qu'il ne fût pas pris de poisson contraire ment à la loi, et faisant observer les règlements. Pour ces services il m'a fallu garde un cheval et faire des déboursés pour manger quand j'étais hors de chez moi.

Vous avez sans doute dans votre bureau mon compte des dépenses encourues pa moi pour surveiller la pêche à l'éperlan et au bar à Napany en 1877 ; ce compte s'élèv à $109, et l'inspecteur me l'a fait retenir par le département. L'absence de cett somme m'a été extrêmement préjudiciable dans l'exercice de mes fonctions, car trè souvent, quand j'ai eu besoin d'aide pour surveiller un district aussi grand, je n'ai p m'en procurer. Je suis pauvre et je ne pouvais promettre paiement immédiateme aux gens que je voulais engager, cette année surtout. La conduite de l'inspecteur à mon égard a été de nature à me décourager et à développer un esprit d'insubordin tion parmi certains pêcheurs qui jusque-là m'avaient donné peu de trouble.

L'ex garde-pêche Wyse a conseillé autrefois la pêche illégale, ainsi que M. Bri ner l'a déclaré l'année dernière en présence de l'ancien ministre, et j'ai lieu de croi que la même personne en a fait autant cette année dans le but de causer du troubl

A la fin de la saison de pêche à l'éperlan, cette année, j'ai voyagé pendant de jours d'une extrémité du district à l'autre, et j'ai constaté que la plupart des pêcheu étaient partis, tandis que les autres se préparaient à les suivre.

Quelques jours après, des informations que je reçus me donnèrent à penser qu se faisait quelque part une pêche illégale. Le 26 février, je saisis un rets à la poin de Murdock, sur la Grande Rivière. Le 29, j'en saisis un autre au large de Chatha Le même jour, je saisis deux rets sur le côté nord du chenal, Grande Rivière, au lar de l'île Sheldrake, dans le district du garde-pêche Russell, mais près du mien. garde-pêche Hogan fit son apparition dans mon district le jour que j'ai fait les de dernières saisies, il me poursuivit l'espace de deux milles sur la glace de la baie me dit, quand il m'eût rejoint, qu'il pensait avoir un prix. Le garde-pêche Hog n'avait pas de rets dans son traîneau en ce moment, bien que, comme je l'appris pl tard, il en eût saisi un le matin même au large de Black Brook, dans mon distri c'est le seul qu'il ait jamais saisi dans mon district.

Il me demanda où je pensais qu'il pourrait trouver des rets ; je lui dis que, s la rive nord de la Miramichi, j'avais vu des hommes travailler sur la glace, dans district du garde-pêche, et que je pensais qu'ils pêchaient. J'avais alors un traîne rempli de rets, et je lui dis que je ne pouvais pas faire plus ce soir là. Le gar-

pêche partit dans la direction que je lui avais indiquée, et j'appris par la suite qu'il a fait plusieurs saisies.

Depuis lors, j'ai passé plusieurs jours et plusieurs nuits en croisière dans mon district, et, bien que j'aie raison de croire que quelques-uns aient péché illégalement, je n'ai pu mettre la main sur les coupables ni découvrir plus de rets, quoique j'aie une fois trouvé dans une cachette sous la glace des engins évidemment destinés à enfreindre la loi.

Je dois faire observer que le privilège d'expédier de l'éperlan pendant la saison réservée et l'absence d'autorité pour faire enlever les barrages et autres facilités de pêche portent les pêcheurs à violer la loi. Ceci exigerait un règlement spécial.

En terminant je dois dire que je compte seize années de service et que je me suis toujours efforcé de faire consciencieusement mon devoir. Il semble que de tous les officiers je suis le seul qui soit l'objet de l'hostilité du garde-pêche Hogan, lequel avec l'ex-garde Wyse et l'inspecteur, a montré dans ces dernières années des dispositions à me persécuter. Tout en regrettant que des pêcheurs de mon district violent les règlements, et en admettant qu'il y a peut-être eu plus de pêche illégale que M. Logan ou moi en avons découvert, j'ai des raisons pour croire que la loi a été plus respectée dans mon district que dans celui de Hogan ou dans ceux de certains officiers qui sont mieux traités que moi par leurs supérieurs. Je vous prie respectueusement de vouloir bien peser les faits que je viens de vous exposer et de mettre à l'épreuve l'exactitude de mes assertions. Depuis un ou deux ans ma charge de garde-pêche a été rendue très désagréable par la malice de personnes qui m'ont fait une position très défavorable vis-à-vis Votre Honneur. Malgré les obstacles placés sur ma voie, j'ai la conscience d'avoir rempli fidèlement mes devoirs, et, si j'avais été traité par l'inspecteur comme le sont les autres gardes-pêche, je ne serais pas aujourd'hui dans l'humiliante nécessité de vous exposer ma cause et de demander la justice d'une enquête complète.

J'ai l'honneur d'être,

Votre respectueux,

AMOS PERLEY.

P. S. Le garde-pêche Hogan est venu me voir ce matin, en compagnie de James Chapman, père, et m'a dit qu'il avait reçu du département instruction de me demander les rets, etc., qui sont en ma possession. Je lui dis que ces rets m'avaient occasionné quelques dépenses, et que je voulais savoir, avant de les livrer, comment je serais remboursé ; que je n'avais nullement l'intention de garder des choses appartenant au département, mais que je voulais avoir des garanties de déboursement, car je n'attendais aucune justice de l'inspecteur ; que je livrerais tout quand le département m'aurais payé, et que mes seize ans de service devaient le convaincre que tout ce que je demandait était juste.

Depuis, je me suis convaincu, en lisant la lettre de M. Whitcher du 13, que j'aurais dû remettre les rets, et je demande excuse pour ne l'avoir pas fait. Ma justification se trouve dans la manière dont j'ai été traité par l'inspecteur, qui m'a fait perdre mes déboursés. Dans tous les cas, le garde-pêche avait un traîneau trop petit pour contenir un seul rets, à plus forte raison ceux qu'il aurait eu à emporter.

A. P.

A l'honorable J. C. Pope, ministre de la marine et des pêcheries.

Newcastle (en bas), Miramichi, N.-B., 22 mars 1879.

Monsieur,—J'apprends que le garde-pêche Perley a été suspendu de ses fonctions pour avoir laissé pêcher illégalement dans son district. Eh ! bien, monsieur, je dois vous informer que pour un rets tendu illégalement dans le district de Perley, il y en a eu deux dans le district du garde-pêche Russell. Entre Chatham et la Pointe-du-

Chêne, distance de douze milles, on a pratiqué la pêche illégale pendant plus de deux semaines à ma connaissance, et Russell n'a pas essayé d'y mettre fin pendant la saison de l'éperlan. Puisque vous êtes un homme d'honneur et de justice, pourquoi n'avoir pas également suspendu le garde-pêche Russell, qui à ma connaissance a toléré la pêche illégale en été et en hiver, et dans le district duquel il se fait plus de braconnage que dans tous les autres de la Miramichi.

Espérant que vous prendrez connaissance de cette affaire et que vous traiterez pareillement tous les officiers qui ont refusé de faire leur devoir.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur.

JOHN GRANT.

P. S.—On me dit que le garde-pêche Hogan n'a saisi qu'un seul ret dans le district du garde-pêche Perley ; mais j'apprends que la plupart des autres saisies ont été faites dans le district de Russell, le milieu du chenal de la rivière Miramichi divisant le district.

J. G.

A l'honorable J. C. Pope, ministre de la marine et des pêcheries.

Ottawa, 28 mars 1879.

Monsieur,—J'accuse réception de votre communication du 20, et j'ai à vous dire que tant que vous n'aurez pas remis au garde-pêche Hogan les rets saisis qui se trouvent en votre possession, la question de votre compte de déboursés pour 1877 ne peut être soumise au ministre.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. F. WHITCHER, pour le ministre.

Amos Perley, Chatham, N. B.

Ottawa, 1er avril 1879.

Monsieur,—Relativement à la lettre d'Amos Perley au sujet de sa suspension j'ai l'honneur de dire :

1. Que le district de M. Perley était, avant le renvoi du garde-pêche Wyse, qu faisait presque toute la besogne, le plus facile qu'il y eût sur la rivière. Sa rési dence se trouvait au centre, et avant le commencement de la pêche à l'éperlan, i n'avait à servir que depuis la mi-mai jusqu'au 15 août, et pour ce service il recevai $100 ainsi que ses frais de route. Lorsque la pêche à l'éperlan commença en 1877 afin de lui permettre de la surveiller activement dans le voisinage immédiat de s demeure, je le relevai de la surintendance de Napan, et je plaçai la pêche à l'éperla sous les soins du gardien McDermid. En même temps je les informai tous deux qu les dépenses qu'ils feraient pour la surveillance de cette pêche leur seraient rem boursées. Le district à l'éperlan de Perley se trouvait à moins de trois milles d chez lui en montant ou descendant la rivière, et il n'était jamais ou que raremen obligé de prendre des repas hors de sa maison. Son compte de voyage le prouve.

2. Comme M. Perley dit que son compte de dépenses encourues en 1877-78 s trouve maintenant en liasse, il a été soumis, avec toute la correspondance, à votr prédécesseur, qui, après l'avoir examiné, a refusé de l'admettre. Je n'ai rien eu faire avec cela, excepté de transmettre toute la correspondance au département. M Perley n'avait pas besoin d'aides, et il n'a jamais demandé la permission d'en em ployer. Ce que j'ai fait à l'égard de M. Perley et ce dont il se plaint a été tout sin plement de transmettre ses lettres au département pour savoir de ce dernier à qu m'en tenir.

3. L'assertion de M. Foley que le garde-pêche Wyse a conseillé la pêche ill gale est, je crois, une fausseté malveillante, et il devrait être appelé à prouver so accusation. Wyse a été mis sous serment pour prévenir la pêche illégale, et il r pouvait avoir aucun motif pour l'encourager.

4. Le garde-pêche Hogan, qui est un homme véridique, dit qu'il a vu beaucou de gens pêcher illégalement dans le district du garde-pêche Perley les deux fois qu y est passé. Dans ces deux occasions il a opéré des saisies et il appert que la pêc s'y faisait ouvertement depuis l'expiration des licences. Ceci s'accordait avec l

informations que j'avais reçues et m'a porté à y envoyer Hogan. D'après son dire même, Perley n'a vu aucune pêche illégale et fait aucune saisie après le 15 février, jusqu'à ce qu'il apprît que le garde-pêche Hogan était dans son district, alors qu'il le suivit dans le bas de la rivière et opéra les saisies du 28 dont il parle. J'ai su de bonne source qu'entre le 15 et le 28 la pêche a été faite ouvertement, et même le 5 mars, lors de sa seconde visite, le garde-pêche Hogan trouva cinq rets tendus pas bien loin de la résidence de Perley.

5. L'assertion que Wyse, Hogan et moi-même avions des dispositions à le persécuter. M. Perley est tout simplement ridicule. Wyse et Hogan ne voulaient pas intervenir dans son district, et ce n'est que sur mes ordres formels qu'ils y sont allés; ils n'y sont jamais allés sans me faire rapport de pêches illégales que M. Perley aurait pu découvrir s'il avait apporté la plus légère attention à ses devoirs.

6. Le refus de M. Perley d'obéir aux ordres qui avaient été donnés selon vos instructions fait voir dans tout son jour l'esprit qui a guidé sa conduite depuis qu'il suit les conseils du rédacteur de l'*Advance*. Ainsi que je l'ai déjà dit à Votre Honneur, toutes mes lettres officielles ont été communiquées à ce dernier personnage, qui en a dicté les réponses. Suivant son conseil, M. Perley s'est montré insolent et provocateur, et j'ai été obligé de transmettre ses lettres au département. En aucun cas je n'ai voulu prendre sur moi d'agir sans instructions.

Relativement à la communication de John Grant qui se trouve annexée à la lettre de M. Perley, je dirai seulement que j'ai prié le garde-pêche Hogan de voir spécialement au district de Russell, et ses deux rapports font voir qu'il s'est conformé à ma demande. Il n'a trouvé là ni pêcheurs ni rets. M. Russell a dernièrement intenté une poursuite contre Grant pour avoir pêché illégalement; de là l'inimitié de ce dernier contre Russell. Je crois qu'on devrait demander à M. Grant de fournir les noms des délinquants, avec indication de l'époque et de l'endroit où les délits ont été commis.

M. Grant m'a souvent écrit des lettres semblables, mais je n'ai jamais pu l'amener à porter une accusation formelle, ni à soutenir ses assertions par un semblant de preuve de la complicité de Russell au sujet de la pêche illégale. Si la preuve peut en être établie, le plus tôt Russell sera destitué le mieux ce sera pour le service.

En terminant, je devrais peut-être ajouter que ni Perley ni Grant ne sont capables d'écrire ces lettres, et que je n'ai pas le moindre doute qu'elles ont été écrites par le rédacteur de l'*Advance* pour satisfaire sa méchanceté contre Wyse, Hogan et moi-même.

J'ai l'honneur, etc.,
W. H. VENNING, inspecteur.

A l'hon. J. C. Pope, ministre de la marine et des pêcheries.

Ottawa, 16 mai 1879.

Monsieur,—J'ai reçu du ministre instruction de vous informer que, comme il est devenu nécessaire de prendre des mesures pour que les pêcheries du comté de Northumberland soient mieux protégées, vos services comme garde-pêche ne sont plus requis.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,
W. F. WHITCHER, pour le ministre de la marine et des pêcheries.

A Amos Perley, écr.,
Chatham, N. B.

Chatham, Miramichi, 4 juin 1879.

Monsieur,—J'ai reçu, le 23 mai, votre lettre du 16, dans laquelle vous dites avoir reçu instruction de m'informer que le ministre a l'intention de prendre des mesures pour que les pêcheries du comté de Northumberland soient mieux protégées et que mes services comme garde-pêche ne sont plus requis.

Je dois vous informer qu'en ce qui concerne la pêche au bar, il ne s'est manifesté aucune amélioration depuis l'ouverture de la navigation à Napan et dans la baie, ainsi que sur les bords du district de Chatham, et que de Napan à la pointe Esquiminac sur la rive sud de la Miramichi, ainsi que de la limite du comté à Bartibogue, sur la rive nord, on continue à pêcher au saumon le dimanche.

Cependant, cela ne me regarde pas. Dorénavant je ne serai pas responsable des illégalités commises pendant la saison réservée dans les districts des gardes-pêche Russell et Williston, et j'espère que les persécutions de l'inspecteur et de quelques-uns de ses subalternes sont finies.

Comme j'ai été destitué sans aucune raison valable et comme il est d'usage de régler avec un employé avant de le congédier, je vous transmets sous ce pli mon compte, que vous aurez l'obligeance de solder, car j'ai à faire droit, avec intérêt, à plusieurs notes faites pour le service.

Veuillez m'envoyer cette somme le plus tôt possible. Vous observerez que mon compte est régulièrement justifié, et tout ce que je demande c'est le fruit de mon pénible travail.

J'ai l'honneur, etc.,
AMOS PERLEY.

P. S.—Comme je ne suis plus au service, veuillez faire enlever de chez moi le canot, les voiles, la bouilloire à thé, etc., je les ai en ma possession depuis longtemps; je ne m'en suis jamais servi. M. Wyse a fortement insisté pour les avoir et en prendre soin pour le gouvernement ; je n'ai jamais fait qu'un seul voyage avec le bateau, le mien m'était plus utile.

A. P.

W. F. Whitcher, commissaire des pêcheries, pour le ministre.

Chatham, N.-B., 4 juin 1879.

Département de la marine et des pêcheries, débiteur, à Amos Perley, pour balance de déboursés, en 1877 et 1878, avec intérêt, déboursés en 1879, et six mois de salaire du 1er janvier au 1er juillet 1879.

Balance de déboursés en 1877 et 1878	$59 00
Balance de déboursés, année 1878	50 31
1879, déboursés du 1er juin au 1er juillet	33 00
Six mois de salaire, du 1er juin au 1er juillet 1879	50 00
Intérêt sur $59 pendant deux ans	7 08
" " $50.31 pendant un an	3 01
	$202 40

AMOS PERLEY,

W. F. Whitcher, écr.,
Commissaire des pêcheries, pour le ministre.

Chatham, Miramichi, 9 juillet 1879.

Monsieur,—J'ai reçu votre lettre du 13 juin accusant réception de la mienne du 4 et de mon compte de $202.40, et m'informant qu'on s'en occupera bientôt.

Je dois vous informer que le 7 juillet, j'ai reçu de M. Venning une lettre contenant un chèque de $37.70, étant la part principale de six mois de mon salaire, et dont je donnerai crédit au département sur le compte envoyé au ministre. Il reste encore $12.30, mais je vous remercie pour la somme que je reçois.

Maintenant, je vous renvoie votre lettre du 28 mars dans laquelle vous me disiez que tant que je n'aurais pas livré au garde-pêche Hogan les rets confisqués qui se trouvaient en ma possession, mon compte de déboursés de 1877 ne pouvait être présenté au ministre.

Eh ! bien, j'ai remis ces rets à Hogan et j'en ai reçu accusé de réception. Comme la voie vous est libre maintenant, veuillez voir à cette affaire le plus tôt possible, car j'ai grandement besoin de cette somme, et il y a longtemps qu'elle m'est due.

Je dois aussi vous informer que j'ai remis à M. Wyse le bateau, les voiles, la bouilloire à thé, etc., et je suis débarrassé des effets du gouvernement que j'avais en ma possession.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,
AMOS PERLEY.

A W. F. Whitcher, commissaire des pêcheries, pour le ministre.

BUREAU DES PÊCHERIES, SAINT-JEAN, 1er août 1879.

MONSIEUR,—Au sujet des lettres d'Amos Perley, ex-garde-pêche du district de Chatham, Miramichi, qui m'ont été soumises, j'ai l'honneur de dire que sa réclamation pour balance de déboursés en 1877 a été examinée par votre prédécesseur, sir A. J. Smith, ce dont M. Perley a été informé par lettre datée le 5 novembre 1878; que ses justes et légitimes dépenses de 1878 ont été remboursées, et que sa réclamation d'une balance n'est appuyée par aucune preuve qu'il ait dépensé plus que ce qui lui a été payé; que je considère comme excessive la somme de $33 qu'il réclame pour déboursés entre le 1er janvier et le 10 mars 1879; mais, afin de faire disparaître tout motif de plainte, je recommande que son renvoi date du 16 mai, et que son salaire soit soldé jusqu'à ce jour-là; que sa réclamation d'intérêt sur balances qui ont été désavouées est tout simplement absurde.

Je recommande donc, comme règlement final, que la somme de $33 lui soit payée pour déboursés depuis le 1er janvier jusqu'au 10 mars de cette année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. H. VENNING.

L'hon. J. C. POPE, ministre de la marine et des pêcheries.

6 août 1879.

MONSIEUR,—Sur votre recommandation, le ministre autorise le paiement à M. Perley de sa réclamation de $33 pour déboursés depuis le 1er janvier jusqu'au 10 mars dernier. M. Harding a reçu instruction de payer.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. F. WHITCHER, pour le ministre M. et P.

W. H. VENNING, écr., Saint-Jean, N.B.

OTTAWA, 6 août 1879.

MONSIEUR,—Le ministre autorise que la somme de $33 vous soit payée pour vos déboursés du 1er janvier au 10 mars dernier, comme règlement final, sur le rapport de l'inspecteur Venning.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. F. WHITCHER, pour le ministre M. et P.

AMOS PERLEY, Chatham, N.B.

9 août 1879.

MONSIEUR,—Veuiller payer à M. Amos Perley, de Chatham, Miramichi, la somme de $33, montant de ses déboursés de garde-pêche, du 1er janvier au 10 mars 1879, en règlement final de sa réclamation contre le département jusqu'à ce jour.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. F. WHITCHER, pour le ministre M. et P.

J. H. HARDING, écr., Saint-Jean, N.-B.

CHATHAM, MIRAMICHI, 14 août 1879.

MONSIEUR,– J'ai reçu votre lettre du 6 dans laquelle vous dites que le ministre a autorisé le paiement de $33, montant de mes déboursés du 1er janvier au 10 mars dernier, comme règlement final, sur le rapport de M. Venning. Eh bien, monsieur j'ai à vous informer que je ne puis accepter cette somme comme règlement final de mon compte de déboursés, etc. Les $33 sont pour l'année 1879; elles seront très acceptables si elles me sont envoyées, et j'en donnerai quittance. Mais où sont les déboursés, etc., de 1877 et 1878? dois-je perdre ces sommes? Veuillez me dire comment cela se fait, je n'y comprends rien. J'ai reçu de vous une lettre me disant que tant que je n'aurais pas remis au garde-pêche Hogan les rets que j'avais en ma possession, vous ne pourriez vous occuper de mes débonrsés de 1879. Je me suis conformé à cette lettre, je vous l'ai dit, et je m'attendais à recevoir mon dû de cette année.

Mais il paraît maintenant queM. Venning a décidé que je ne recevrais pas un centin pour service de deux hivers. Je crois très injuste, M. Whitcher, que je souffre de la méchanceté de M. Venning. Veuillez me donner mon argent, ce que vous avez promis de faire, si je comprands bien vos lettres, car je ne veux plus avoir aucune communication avec M. Venning.

J'ai l'honneur d'être, etc.

AMOS PERLEY.

A W. F. WITCHER, écr.
Commissaire des pêcheries, pour le ministre.

30 août 1879.

MONSIEUR, Le paiement dont votre note du 26 accuse réception est en complet règlement de vos réclamations, d'après le rapport de l'inspecteur Venning, qui représente que les autres dépenses dont vous demandez le remboursement n'étaient ni autorisées ni nécessaires.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. F. WHITCHER, pour le ministre M. et P.
Par S. P. BAUSET.

AMOS PERLEY, écr.

CHATHAM, N.-B., 17 septembre 1879.

MONSIEUR, J'ai reçu votre lettre du 30 août, dans laquelle vous dites que "le paiement dont votre note du 26 accuse réception est en complet règlement de vos réclamations, d'après le rapport de l'inspecteur Venning, qui représente que les autres dépenses dont vous demandez le remboursement n'étaient ni autorisées ni nécessaires."

Eh bien, monsieur, je vous réitère ce que je vous ai déjà dit, que je ne n'accepterai pas les $33, montant de mes déboursés de 1879, en règlement final ; mais si elles me sont envoyées elles seront très acceptables et j'en donnerai quittance.

Cette somme m'a été envoyée par chèque et j'en ai accusé réception comme plein montant des déboursés qui me sont dus pour 1879, et j'en ai transmis un double à M. Harding, de Saint-Jean, ainsi que j'en avais reçu l'ordre ; mais je vous ai donné à entendre que ce n'était pas en règlement final, ce que les accusés de réception démontreront, et il reste encore à régler mon compte, quoique M. Venning m'ait tendu un piège.

Il semble très étrange que M. Venning vienne dire que le service de deux hivers n'était ni autorisé ni nécessaire, lorsque j'ai en ma possession un écrit de lui-même qui m'autorise à louer une chaloupe quand j'en aurais besoin et de dépasser le montant de la somme fixée par la circulaire ; lorsque j'ai l'ordre de l'inspecteur de surveiller la pêche à l'éperlan dans mon district ; lorsque j'ai des ordres du ministre de percevoir des délinquants, au mois de mars 1877, la taxe du saumon, ce que M. Wyse n'avait pas fait, et de demander à Ottawa des instructions sur ce que je pourrais avoir à faire à propos de la pêche à l'éperlan ; lorsque j'ai reçu des dépêches et lettres du ministre dans l'hiver de 1877 ; lorsque, dans l'automne et l'hiver de 1878, on m'a remis des licences—j'en ai distribué 159—avec des instructions que j'ai suivies ; lorsque j'ai, sur les ordres du ministre et de l'inspecteur, fourni le relevé du poisson capturé là pendant deux hivers.

Et le commissaire des pêcheries me livre à un ennemi qui fait de moi ce que bon lui semble.

C'est assurément lamentable de voir un homme occupant la position d'inspecteur des pêcheries du Nouveau-Brnnswick s'oublier au point de faire un rapport aussi faux que celui transmis par M. Venning, et que le département commet une mesquinerie en s'appuyant sur ce rapport pour me priver d'une somme d'argent qui, je puis le prouver, m'est légitimement due.

Je sais, M. Whitcher, que vous ne voulez pas intervenir entre l'inspecteur et moi ; mais lorsque j'en ai appelé au ministre, vous auriez dû, en gentilhomme, me payer avant aujourd'hui, sans vous occuper de M. Venning, qui, vous devez le savoir, a de la haine contre moi depuis deux ou trois ans.

Maintenant, je vous demande encore une fois mon argent; s'il est payé, l'affaire finira là; sinon, je devrai prendre des mesures pour recouvrer ce qui m'est dû.

Veuillez voir à cela aussitôt que possible.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

AMOS PERLEY.

A W. F. WHITCHER, écr., commissaire des pêcheries, pour le ministre.

CHATHAM, N. B., 7 avril 1880.

MONSIEUR,—Dans votre lettre du 17 juillet, en réponse à la mienne du 16 publiée sur l'*Advance* de Miramichi, vous dites: "J'ai à vous informer que toutes vos lettres ont été soumises par moi au ministre, comme les précédentes l'avaient été à son prédécesseur, et en cela j'ai seulement suivi les instructions officielles.

Maintenant, monsieur, j'ai attendu longtemps mon argent, mais je n'en entends pas parler. S'il est retenu parce que je n'avais pas, comme vous l'avez dit plusieurs fois, l'autorisation d'encourir ces dépenses, je pense vous avoir exposé une cause très claire. Veuillez me dire pourquoi je n'ai pas encore reçu la balance de mon compte. S'il reste quelque chose à prouver, dites-moi quoi, et je m'efforcerai de l'établir. Je sais très bien que sir A. J. Smith et l'honorable J. C. Pope, le ministre actuel, n'ont pas compris ma réclamation comme vous leur avez présentée. Autrement, je suis persuadé que j'aurais reçu mon argent il y a longtemps. Veuillez montrer cette lettre au ministre, et j'espère que vous allez maintenant recommander le paiement immédiat de la balance.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

AMOS PERLEY.

W. F. WHITCHER, écr., commissaire des pêcheries.

(*Personnelle.*) CHATHAM, MIRAMICHI, 14 juillet 1880.

CHER MONSIEUR,—Relativement à la réclamation du garde-pêche Perley, pour balance de frais de route, etc., à lui due par le département des pêcheries, le ministre m'a dit qu'elle serait réglée immédiatement après la clôture de la session. Auriez-vous la bonté de voir à cela, car M. Perley est en besoin d'argent, et vous obligerez

Votre dévoué,

J. B. SNOWBALL.

W. SMITH, écr., Ottawa.

CHATHAM, N. B., 26 août 1879.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de la somme de $33 que M. Harding, de Saint-Jean, m'a remise et qui couvre mon compte de déboursés comme garde-pêche, du 1er janvier au 10 mars 1879.

Voulez-vous avoir l'obligeance de m'informer quand je pourrai attendre le règlement de mon compte de déboursés pour 1877 et 1878, etc.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

AMOS PERLEY.

A W. F. WHITCHER, écr., commissaire des pêcheries.

CHATHAM, N.-B., 1er novembre 1880.

MONSIEUR,—J'accuse réception de votre très extraordinaire lettre du 26 octobre, dans laquelle vous dites que vous ne vous croyez pas justifiable de payer ma réclamation, qui est assez bien établie pour n'être pas remise en question.

Je dois vous informer que je m'occuperez de votre lettre dans tous ses détails quand le temps en sera venu, car je ne l'accepte pas comme dernier mot.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

AMOS PERLEY.

A l'honorable J. C. POPE, ministre de la marine et des pêcheries.

POINTE-AU-BAR, 10 janvier 1883.

Comme vous êtes encore une fois membre du parlement, où vous représentez l[e] comté de Northumberland, nous, les soussignés, allons vous demander une faveur,—non pas pour nous, mais pour un de nos amis qui est le vôtre, bien qu'il ait été un[e] fois contre vous parce qu'il n'avait pas assez d'argent pour payer ses dettes.

La faveur que nous demandons, c'est que vous fassiez tout votre possible pou[r] que le département des pêcheries règle la réclamation de l'ex-garde-pêche Amo[s] Perley, laquelle est, croyons-nous, d'environ $132 pour frais de route.

Pêcheurs nous-mêmes, croyant que sa réclamation est juste, sachant qu'il a remp[li] son devoir en surveillant la pêche de l'éperlan dans les hivers de 1877-78 et celle d[u] bar à Napany au printemps de ces mêmes années, et apprenant qu'il n'a pas reçu u[n] centin pour ces services, nous, qui avons toujours été vos partisans, vous prions d[e] voir à ce que M. Perley reçoive l'argent qu'il attend depuis longtemps et dont l[a] retenue lui a été très préjudiciable.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur, vos obéissants serviteurs.

FINDLAY McDONALD,
PHINEAS GUNN,
ANGUS McDONALD,
ALEXANDER McDONALD,
ANGUS S. RUSSELL,
JOHN GUNN, SR.,
JOHN S. TAYLOR,
SIMON McDONALD,
FRANCIS McDONALD,
GEORGE TAYLOR.

A l'honorable P. MITCHELL, M.P., Ottawa.

OTTAWA, 28 février 1883.

MONSIEUR,—*In re* la réclamation de M. Perley, ex-garde-pêche du comté [de] Northumberland, Nouveau-Brunswick, à propos de laquelle je vous ai écrit, j['ai] l'honneur de recommander que la somme de $100 soit donnée à ce monsieur en règ[le]ment de sa réclamation.

Votre, etc., P. MITCHELL.

A l'honorable ministre de la marine et des pêcheries.

CHATHAM, MIRAMICHI, 26 février 1883.

CHER MONSIEUR,—J'ai reçu votre lettre du 23 janvier en réponse à la mienne e[t à] la requête de quelques amis, et, comme depuis je n'ai pas entendu parler de ma réc[la]mation, je prends la liberté d'écrire quelques lignes à Votre Honneur.

Nul doute que la multiplicité de vos occupations vous absorbe, mais je dési[re] vivement avoir de vos nouvelles.

Veuillez donc me dire s'il y a espoir que je reçoive l'argent qui m'est dû.

Dieu sait ce que je deviendrai si je ne l'ai pas, je suis très découragé ; je ne p[uis] travailler comme autrefois, et il m'est pénible d'être privé d'un argent que j'ai gag[né] si laborieusement et si honnêtement ; c'est une injustice, car on me l'a promis dep[uis] longtemps. Vous verrez par la lettre de M. Whitcher que M. Pope a promis de [me] payer, et si vous avez vu mon affidavit vous connaîtrez toute l'affaire.

Veuillez faire tous vos efforts, et je vous serai reconnaissant.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

AMOS PERLEY, garde-pêche.

A l'honorable P. MITCHELL, M. P.

15 mars 1883.

MONSIEUR,—Veuillez payer à M. Amos Perley, de Chatham, Miramichi, [la] somme de $100 en règlement de toutes ses réclamations pour services et débour[s] comme ex-garde-pêche. Il vous donnera une quittance.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. F. WHITCHER, commissaire des pêcher[ie]s.

J. H. HARDING, écr., Saint-Jean, N.-B.

15 mars, 1883.

MONSIEUR,—Le ministre ayant donné instruction qu'une somme de $100 soit payée à M. Amos Perley en règlement de toutes ses réclamations pour services et déboursés comme ex-garde-pêche, ordre a été transmis à l'agent de Saint-Jean de lui payer cette somme, sur remise d'une quittance.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. F. WHITCHER, commissaire des pêcheries.

A l'honorable P. MITCHELL, M. P., Chambre des communes.

RÉPONSE

(37e)

À une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, datée le 16 avril 1883 : Pour copie de tous les arrêtés du Conseil en vigueur fixant la saison pendant laquelle la pêche du homard est prohibée, et de toutes pétitions adressées au gouvernement à ce sujet depuis 1879.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN.

Secrétaire d'Etat par intérim.

Secrétariat d'Etat,
12 mai 1883.

CONTENU.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT, OTTAWA, jeudi, 23 avril 1874.

Présent :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Vu la recommandation de l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, et en vertu des dispositions de la 19ème section de "l'*Acte des Pêcheries*,"—

Il a plu à Son Excellence faire le règlement suivant ;—

" Dans les provinces de Québec, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, " nul ne pourra en aucun temps, durant les mois de juillet et d'août, pêcher, prendre, " tuer, acheter, vendre ou avoir en sa possession aucun homard à test tendre (*soft* " *shell lobster*), ou aucun homard femelle dans la saison du frai ; et nul ne pourra, en " aucun temps, pêcher, prendre, tuer, acheter, vendre ou avoir en sa possession des " homards de dimensions moindres que neuf pouces, en mesurant de la tête à la queue, " à l'exclusion des pinces ou des antennes ; et lorsqu'il en sera pris par accident dans " les filets et autres engins de pêche légalement employés à la pêche d'autres poissons,

" les homards femelles dans la saison du frai, les homards à test tendre (*soft shell*),
" et les jeunes homards, de dimensions moindres que neuf pouces seront remis en
" liberté, vivants, aux frais et risques du propriétaire du filet ou engin de pêche, ou
" par l'occupant de la pêcherie, auquel incombera, dans tous les cas, la preuve de cette
" mise en liberté."

Il a aussi plu à Son Excellence annuler le règlement des pêcheries établi par ordre en conseil du 7ème jour de juillet 1873, relatif à la pêche du homard, et le dit règlement est en conséquence par le présent annulé.

W. A. HIMSWORTH, greffier, Conseil privé.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT, OTTAWA, jeudi, 20 avril 1876.

Présent :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Vu la recommandation de l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, et en vertu des dispositions de l'acte passé dans la session du parlement du Canada tenue en la 31e année du règne de Sa Majesté, chap. 60, et intitulé " Acte des Pêcheries," Son Excellence, par et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, a bien voulu faire les règlements de pêche ci-après :

" Nul ne pourra pêcher, prendre, tuer, acheter, vendre ou avoir en sa possession aucun homard entre le 10e jour de juillet et le 20e jour d'août chaque année.

" Nul ne pourra pêcher, prendre, tuer, vendre ou avoir en sa possession aucun homard femelle, dans la saison du frai, homard à test tendre (*soft shelled*) et des jeunes homards, de dimensions moindres que neuf pouces en mesurant de la tête à la queue, à l'exclusion des pinces ou antennes; mais lorsqu'il en sera pris par accident dans les filets et autres engins de pêche légalement employés à la pêche d'autres poissons, les homards femelles dans la saison du frai, les homards à test tendre (*soft shelled*) et les jeunes homards de dimensions moindres que neuf pouces, seront remis en liberté, vivants, aux frais et risques du propriétaire du filet ou engin de pêche, ou par l'occupant de la pêcherie, auquel incombera, dans tous les cas, la preuve de cette mise en liberté."

Il a aussi plu à Son Excellence ordonner que le règlement fait le 24 avril 1874 relativement à la pêche aux homards, soit, et il est par le présent abrogé.

W. A. HIMSWORTH, greffier, Conseil privé

HÔTEL DU GOUVERNEMENT, OTTAWA, jeudi, 20 avril 1876.

Présent :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Vu la recommandation de l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, et en vertu des dispositions de l'acte passé dans la session du parlement du Canada tenue en la 13e année du régne de Sa Majesté, chap. 60, et connu comme " l'Acte des pêcheries."

Son Excellence, de l'avis du Conseil privé de la reine en Canada, a bien voulu ordonner, et il est par le présent ordonné que le règlement de pêche adopté par le gouverneur-général en conseil le 19 mai 1876 relatif à la pêche du homard, soit abrogé, et que le suivant lui soit substitué :

" Dans les provinces de la Nouvelle-Ecosse, de l'Ile du Prince-Edouard, et dans la partie de la province du Nouveau-Brunswick qui comprend les comtés de Charlotte, de Saint-Jean et d'Albert, nul ne pourra pêcher, prendre, tuer, acheter, vendre ou avoir en sa possession aucun homard, du 1er au 31me jour d'août de chaque année.

" Et dans la partie de la province du Nouveau-Brunswick qui comprend les comtés de Westmoreland, Kent, Northumberland, Gloucester et Ristigouche, ainsi que dans la province de Québec, nul ne pourra pêcher, prendre, tuer, acheter, vendre ou avoir en sa possession aucun homard, du 20e jour d'août au 15e jour de septembre de chaque année.

W. A. HIMSWORTH, greffier, Conseil privé.

Extrait de la Gazette du Canada de samedi le 22e jour de mars 1879.

ARRÊTÉ DU CONSEIL.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT, OTTAWA, jeudi 13 mars 1879.

Présent :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Sur la recommandation de l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, et en vertu des dispositions de la 19e section de l'acte adopté dans la session du parlement du Canada tenue en la 31e année du règne de Sa Majesté et connu sous le titre de "Acte concernant les pêcheries,"—

Il a plu à Son Excellence, sur l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada, ordonner, et il est par le présent ordonné, que le règlement de pêche suivant soit, et il est par le présent passé et adopté :

Pêche du homard

Tous les ordres en conseil antérieurs relatifs à la pêche du homard sont par le présent rescindés, et le suivant y est substitué :—

1. Dans cette partie de la province de la Nouvelle-Ecosse comprenant partie des comtés de Cumberland et Colchester, sur la baie de Fundy, les comtés de Hants, Kings, Annapolis, Digby, Yarmouth, Shelburne, Queen's, Lunenburg, Halifax, Guysborough, Richmond, Cap-Breton et Victoria ; et aussi dans la province du Nouveau-Brunswick, comprenant partie du comté de Westmoreland et de la baie de Fundy et les comtés d'Albert, Saint-Jean et Charlotte,—il est défendu de pêcher, prendre, tuer, acheter, vendre, ou avoir en sa possession (sans excuse légitime) aucun homard depuis le premier jour d'août jusqu'au premier jour d'avril de chaque année.

2. Dans cette partie de la province de la province de la Nouvelle-Ecosse comprenant les comtés d'Inverness, Antigonish, Pictou, et parties de Colchester et Cumberland, sur le détroit de Northumberland ; et dans cette partie de la province du Nouveau-Brunswick comprenant les comtés de Westmoreland (en partie), Kent, Northumberland, Gloucester et Ristigouche,—et aussi dans les provinces de Québec et de l'Ile du Prince-Edouard,—il est défendu de pêcher, prendre, tuer, acheter, vendre ou avoir en sa possession (sans excuse légitime), aucun homard depuis le 10e jour d'août jusqu'au 20e jour d'avril de chaque année.

3. Il est défendu, en tout temps, de pêcher, prendre, tuer, acheter, vendre ou avoir en sa possession aucun homard femelle dans la saison du frai ou portant ses œufs, ni aucun homard à test tendre (*soft shell lobster*), ni aucun jeune homard de moins de neuf pouces de longueur, mesuré de la tête au bout de la queue, à l'exclusion des pinces et des antennes ; et lorsqu'il en sera pris par accident dans les filets ou engins de pêche légalement employés à la pêche d'autres poissons, ils seront remis en liberté, vivants, aux frais et risques du propriétaire du filet ou engin de pêche, ou par l'occupant de la pêcherie,—à l'un ou l'autre desquels incombera la preuve de cette mise en liberté.

W. A. HIMSWORTH, greffier, Conseil privé.

Circulaire

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES.

DIVISION DES PÊCHERIES, OTTAWA, 2 juin 1879.

MONSIEUR,—Relativement aux termes d'un arrêté du conseil daté le 13 mars 1879, concernant la pêche du homard, le ministre désire que je vous informe que ce règlement doit être prudemment mis en vigueur.

Outre qu'il fixe une saison de prohibition, entre des époques données, le règlement contient des dispositions générales contre la destruction des homards chargés de frai ; mais comme on trouve plus ou moins de homards femelles portant des œufs, en différents temps de la saison de pêche, le département ne désire pas que cette prohibition soit indistinctement appliquée de manière à entraver sans raison la pêche et l'industrie des conserves. Il n'est pas à désirer que cette partie du règlement soit appliquée avec une rigueur qui force ou encourage les gens à enlever les œufs, au

moment de la capture, pour cacher la condition du homard. Ceci n'aurait pas l'effet visé par la restriction : protéger le homard reproducteur et conserver la pêche dans un bon état de production. Par conséquent, vous userez sous ce rapport d'une discrétion qui ne restreigne pas plus que de raison les opérations des pêcheurs et des fabricants de conserves, et qui, en même temps, protége suffisamment le homard reproducteur.

Veuillez bien comprendre que dans quelques parties des mois d'automne, alors que le homard frais redevient propre à l'alimentation, un arrêté du conseil sera édicté à l'effet d'en permettre la capture pendant une certaine période, pour consommation immédiate, mais non pour des frais de salaison ou d'exportation.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur.

W. F. WHITCHER, commissaire des pêcheries.

A , garde-pêche.

Circulaire.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
DIVISION DES PÊCHERIES, OTTAWA, 15 août 1879.

MONSIEUR,—Le ministre, ayant examiné avec soin les représentations qui lui ont été faites dans des requêtes et autres communications, concernant les règlements applicables à la pêche du homard, désire que je vous informe qu'il ne juge pas à propos de prolonger le temps qui s'y trouve prescrit pour la pêche et le paquage. L'arrêté du conseil devra continuer à être mis strictement en vigueur. Le ministre croit qu'il est tout à l'avantage des intéressés, et il espère que les fabricants de conserves et les pêcheurs en recueilleront également les bons résultats.

On dit que certains propriétaires de fabriques ont l'intention de les tenir en opération, ostensiblement pour faire des conserves, de maquereau, mais en réalité pour encourager les pêcheurs de homard à prendre et à leur fournir du homard. En conséquence, il est enjoint aux officiers des pêcheries d'exercer une surveillance plus active et d'employer toute la vigueur de la loi contre ceux qui voudraient l'éluder ou la violer. Des personnes bien disposées, dont plusieurs ont des intérêts importants dans la pêche du homard et sa mise en conserves ont assuré le département de leur concours pour faciliter l'exécution de mesures judicieuses destinées à préserver permanemment nos pêches de homard. En conséquence, les officiers des pêcheries devront profiter des informations que ces personnes pourront leur donner, et ne pas manquer de faire connaître les personnes et les établissements qui se montreront hostiles à ces mesures.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. F. WHITCHER, commissaire des pêcheries.

A———

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
DIVISION DES PÊCHERIES, OTTAWA, 26 septembre 1879.

MONSIEUR,—Relativement aux instructions qui vous ont été données le 2 juin et le 15 août derniers, le ministre ordonne qu'il soit permis aux pêcheurs de votre division de prendre du homard, pendant la présente saison, pour usage personnel et consommation immédiate, ainsi que pour en fournir aux marchés locaux et aux paquebots transatlantiques, à partir du 1er octobre prochain.

Vous voudrez bien en informer tous les intéressés et ne pas manquer de les avertir que s'ils abusaient de ce privilège, ou en profitaient pour fournir du homard aux établissements de conserves, il leur serait immédiatement retiré.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. F. WHITCHER, pour le ministre M. et P.

Aux officiers des pêcheries de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Bruswick, de Québec et de l'Ile du Prince-Edouard.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
Circulaire. DIVISION DES PÊCHERIES, OTTAWA, 13 juillet 1880.

MONSIEUR,—Par un arrêté du conseil daté le 8 de ce mois, le règlement du 13 mars 1879, prescrivant une saison de prohibition pour la pêche du homard, est modifié et prolonge de dix jours la saison de pêche pendant la présente année.
Veuillez en informer tous les intéressés.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. F. WHITCHER, pour le ministre de la marine et des pêcheries.

Aux officiers des pêcheries de la
Nouvelle-Ecosse, Nouveau-Brunswick, Québec et de l'Ile du Prince-Edouard.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT, OTTAWA, jeudi 8 juillet 1880.

Présent :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Vu la recommandation de l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, et en vertu des dispositions de l'acte passé dans la session du parlement du Canada tenue en la trente-unième année du règne de Sa Majesté, chapitre 60, et intitulé *Acte des pêcheries,* Son Excellence, par et de l'avis du Conseil privé de la Reine pour le Canada, a bien voulu ordonner, et il est par le présent ordonné, que l'arrêté du conseil du 13 mars 1879, prescrivant une saison de prohibition pour la pêche du homard, soit, et il est par le présent modifié en prolongeant de dix jours la saison de pêche pendant la présente année.

J. O. COTÉ, greffier, Conseil privé.

Extrait de la Gazette du Canada de samedi le 29e jour de juillet 1882.

ARRÊTÉ DU CONSEIL.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT, OTTAWA, Samedi, 22 juillet 1882.

Présent :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Sur la recommandation de l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, et en vertu des clauses de la 19e section de l'acte adopté durant la session du parlement du Canada tenue en la 36e année du règne de Sa Majesté, chap. 60 et connu sous le nom de "Acte concernant les pêcheries,"—

Il a plu à Son Excellence sur l'avis du Conseil privé de la Reine pour le Canada ordonner, et il est par le présent ordonné, que l'ordre en conseil du 13 mars 1879, restreignant la pêche au homard, soit et le dit acte est par le présent amendé de telle sorte que la saison de pêche est prolongée par l'année courante de vingt et un jours dans la province de Québec, l'Ile du Prince-Edouard et dans les comtés de Ristigouche, Gloucester, Northumberland, Kent et cette partie du comté de Westmoreland, dans la province du Nouveau-Brunswick.

JOHN J. McGEE, greffier du Conseil privé.

Extrait de la Gazette du Canada de samedi le 29e jour de juillet 1882.

ARRÊTÉ DU CONSEIL.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT, OTTAWA, mercredi, 26 juillet 1882.

Présent :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Sur la recommandation de l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, et en vertu des dispositions de la 19e section de l'acte adopté durant la session du parlement tenue en la 31e année du règne de Sa Majesté, chap. 60, et connu sous le titre de " Acte concernant les pêcheries,"—

Il a plu à Son Excellence, sur l'avis du Conseil privé de la Reine pour le Canada, ordonner, et il est par le present ordonné que l'arrêté du conseil du 13 mars 1879 restreignant la pêche du homard, soit et le dit arrêté est par le présent amendé de telle sorte que la saison de pêche est prolongée de quatorze jours pendant l'année courante dans la province de la Nouvelle-Ecosse.

JOHN J. McGEE, greffier du Conseil privé.

RÉPONSE

(38)

A UN ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 19 février 1883 :—pour un état faisant connaître le nombre de saisies opérées à chacun des ports douaniers du Canada pendant le dernier exercice, et aussi pendant les six mois expirés le 31 décembre 1880 ; le chiffre des amendes perçues et la manière dont on en a disposé.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat intérimaire.

Secrétariat d'Etat,
7 mars 1883.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*]

RÉPONSE

(39.)

A une ADRESSE du SÉNAT en date du 2 mars 1883, demandant copie des mémoires, de la correspondance et des communications en la possession de quelque département ou fonctionnaire du gouvernement sur le service postal entre le Canada et le Royaume-Uni, et sur les prix de transport exigés par les propriétaires de la ligne de paquebots qui exécute ce service.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN.

Secrétaire d'Etat intérimaire.

Secrétariat d'Etat,
7 mai 1883.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,
BUREAU DE L'AGENT GÉNÉRAL DU FRET, TORONTO, 27 septembre 1882.

MESSIEURS,—Relativement aux récents entretiens que nous avons eus au sujet des arrangements de tarif du trafic expédié de Liverpool et Glasgow aux provinces maritimes et en Ontario *viâ* Halifax, j'ai l'honneur de vous soumettre, comme nous en sommes convenus, les propositions suivantes contenant les concessions offertes pour la division des prix d'entier parcours :

Le groupement existant jusqu'ici entre Halifax, Pictou, Saint-Jean, la Rivière-du-Loup et les stations intermédiaires s'étendra à la jonction de la Chaudière et comprendra les destinations locales sur la section de la Rivière-du-Loup. La division sera comme il suit :

Marchandises tarifées au poids ou au mesurage.

Part du steamer, 66.66 pour cent de l'entier parcours.
Part du chemin de fer, 33.34 " "
Marchandises à distination de Lévis ou Québec :
Part du steamer, 55 pour cent de l'entier parcours, poids mort.
Part du chemin de fer, 45 " " "

Marchandises tarifiées au mesurage.

Part du steamer, 58 pour cent de l'entier parcours,
Part du chemin de fer, 42 " "

Vous verrez par ces chiffres que pour les destinations sur la section de la Rivière-du-Loup, une forte réduction a été faite en faveur du steamer.

Pour les marchandises à destination de la Pointe-Lévis et Québec, on a alloué 5 pour cent de plus au steamer.

Les frais de traverse à Québec seront également partagés entre le steamer et le chemin de fer.

Sur les marchandises expédiées à des points du Grand-Tronc à l'ouest de la jonction de la Chaudière, le tableau suivant fait voir les concessions proposées par le chemin de fer Intercolonial en faveur des steamers :

De la jonction de la Chaudière à Kingston, réduction de 5 pour cent.

De Collin's Bay à Toronto, réduction de 4 pour cent.

A l'ouest de Toronto, réduction de 3 pour cent.

Le chemin de fer a reçu jusqu'ici sur le trafic de l'immigration cinq piastres par tête pour le trajet à la jonction de la Chaudière ou à Lévis. Nous proposons de réduire cette proportion à quatre piastres.

Ce département s'attend qu'on établira unité de prix à Liverpool et à Glasgow pour les destinations de l'ouest *viâ* Halifax, et *viâ* Portland et Boston.

Je puis dire que nos pratiques ont trouvé très satisfaisante par le passé la promptitude avec laquelle s'est effectué le transport des marchandises, et je crois pouvoir affirmer que, vu les additions apportées à nos débarcadères et à notre matériel d'exploitation, nous serons mieux en mesure cette année que les années précédentes, de faire le service d'expédition des cargaisons venant d'Europe.

J'ai l'honneur, etc.,

GEO. TAYLOR.

MM. H. et A. Allan,
Montréal.

Divisions proposées des prix d'entier parcours du trafic à destination de l'Ouest, provenant des steamers de la ligne Allan, expédié *viâ* Halifax, saison 1882-83.

Destinations sur le chemin de fer Grand-Tronc.	Au poids mort.			Au mesurage.		
	Steamer. p. c.	C.F.I. p. c.	Ch. F. G.T. p. c.	Steamer. p. c.	C.F.I. p. c.	Ch. F. G.T. p. c.
De Montréal aux stations de l'est jusqu'à la Chaudière	*52 47	31 36	17 17	55 50	31 36	14 14
De la Pointe Claire à Kingston..............................	*47 42	26 31	27 27	50 45	27 32	23 23
De Collins Bay à Toronto..............................	*44 40	24 28	32 32	51 47	25 29	24 24
De Carleton à Guelph et Galt..............................	*43 40	24 27	33 33	46 43	25 28	29 29
A Hamilton..............................	*43 40	24 27	33 33	46 43	25 28	29 29
De Petersburg à London..............................	*39 36	23 26	38 38	45 42	24 27	31 31
De Travistock à Erié et Buffalo..............................	*37 34	25 28	38 38	36 33	22 25	42 42
De Sebringville à Goderich..............................	*33 30	21 24	46 46	36 33	22 25	42 42
De Granton à Sarnia..............................	*33 30	21 24	46 46	36 33	22 25	42 42

* Les chiffres précédés d'un astérisque sont ceux que l'on propose.

Chemin de fer Intercolonial, bureau de l'agent général du fret,
Moncton, 2 octobre 1882.

Cher monsieur,—J'ai l'honneur de vous adresser copie d'une lettre écrite à MM H. et A. Allan, pour leur proposer certaines concessions dans la division des pri d'entier parcours des marchandises d'Europe à destination de Québec et d'Ontario.

Outre les divisions proposées dans cette lettre, j'ai dit verbalement à M. Smith gérant de la ligne Allan, que la division des prix d'été d'Halifax à Saint-Jean serai maintenue pour les cargaisons reçues par leur ligne.

MM. H. et A. Allan n'ont pas voulu accepter pour l'hiver prochain l'arrangemen basé sur les conditions proposées, parce qu'il leur serait plus avantageux, disent-ils d'exécuter le service par les voies de Portland et de Boston.

Je sais que la part qu'ils ont reçue pendant la saison dernière pour les transport à destination de l'ouest par les voies de Boston et de Portland a été plus forte qu par la voie d'Halifax. D'un autre côté, le commerce d'Halifax, de Saint-Jean et d Québec, d'une importance considérable pour toute ligne faisant escale à Halifax, doi

être pris en considération. Les prix obtenus pour ce trafic sont raisonnables. Je les ai aussi informés que les conditions proposées ne s'appliqueraient qu'à leurs steamers ou à toute compagnie qui s'engagerait à entretenir une ligne hebdomadaire *viâ* Halifax.

M. Andrew Allan m'a exprimé l'intention d'avoir une entrevue avec sir Charles Tupper, immédiatement après le retour de sir Charles. En m'en revenant, je rencontrai sir Charles et lui parlai de l'affaire, mais je n'eus point l'occasion de lui expliquer en détail les offres proposées. Il me répondit qu'il communiquerait avec l'agence, si c'était nécessaire.

Tout à vous,

GEO. TAYLOR.

D. POTTINGER, écr., surintendant en chef,
Chemin de fer Intercolonial.

LIGNE ALLAN, STEAMERS DE LA MALLE ROYALE, HUGH ET ANDREW ALLAN, AGENTS,
MONTRÉAL, 1er novembre 1882.

CHER SIR CHARLES,—En réfléchissant sur la suggestion que vous m'avez faite de vous transmettre à Québec un memorandum confidentiel contenant en substance les points débattus à notre entretien d'aujourd'hui, afin que vous puissiez en conférer avec les officiers de l'Intercolonial à votre voyage à Halifax, l'idée m'est venue qu'il vaudrait beaucoup mieux, si cela vous convenait, que nous eussions une entrevue avec vous, MM. Schreiber, Pottinger et Taylor, à votre retour ici, ou si vous le préfériez, à votre retour à Ottawa.

Je vous rencontrerais alors, soit ici, soit à Ottawa, en quelque temps que vous indiqueriez pour discuter à fond toute la question et arrêter une division équitable dans l'échange du trafic.

Les chiffres qui vous ont été soumis ce matin, font voir clairement que l'intérêt de l'Intercolonial, de même que celui des steamers exige une discussion approfondie à une époque rapprochée.

Si vous approuvez ma suggestion, il n'y aura pas lieu, cela va sans dire, de transmettre à Québec le memorandum dont vous avez parlé.

Veuillez me répondre "oui" ou "non" par le porteur.

Tout à vous,

ANDREW ALLAN.

Honorable SIR CHARLES TUPPER, C.C.M.G.

LIGNE ALLAN, STEAMERS DE LA MALLE ROYALE, HUGH ET ANDREW ALLAN, AGENTS,
MONTRÉAL, 2 novembre 1882.

(Confidentiel).

CHER SIR CHARLES,—M. Taylor, agent général du fret de l'Intercolonial, fait les propositions suivantes au sujet des arrangements de trafic avec la ligne Allan, pour les importations de Liverpool et Glasgow aux provinces maritimes et en Ontario *viâ* Halifax :

1º Le groupement existant jusqu'ici entre Halifax, Pictou, Saint-Jean, la Rivière-du-Loup et les stations intermédiaires s'étendra à la Jonction de la Chaudière et comprendra les destinations locales sur la section de la Rivière-du-Loup ; le prix d'entier parcours devant être divisé d'après la base suivante : deux tiers ou 66-66 pour cent aux steamers, et un tiers ou 33-34 pour cent au chemin de fer.

Durant la saison de navigation d'été, le chemin de fer a fait les transports à St.-Jean moyennant 30 pour cent du prix d'entier parcours, quelles que fussent les quantités, et sur sa part afférente, il a supporté les frais de déchargement des chars, de manutention et de livraison des marchandises au lieu de destination.

Je prétends que, vu le volume du trafic, la manutention pendant les mois d'hiver peut se faire à des conditions plus favorables que pendant les mois d'été, et qu'un por-

centage beaucoup moindre que le prix de transport d'été à Saint-Jean devrait être accepté pour le trafic d'hiver; tel est surtout le cas pour le trafic transféré au Grand-Tronc à la Chaudière, car la manutention de ces marchandises au lieu de destination —facteur important dans l'estimation des frais—n'est pas à la charge de l'Intercolonial.

2. Pour les marchandises à destination de la Pointe-Lévis, on propose de diviser comme il suit les prix d'entier parcours :

Au poids mort, 55 pour cent au steamer; 45 pour cent au chemin de fer. Au mesurage, 58 pour cent au steamer; 42 pour cent au chemin de fer. Sur le trafic d'entier parcours pour la Pointe-Lévis, transporté par la voie de Portland, le Grand-Tronc accepte des steamers en correspondance avec sa ligne, les divisions suivantes:

Au poids mort, 70 pour cent au steamer; 30 pour cent au chemin de fer. Au mesurage, 75 pour cent au steamer; 25 pour cent au chemin de fer.

En dirigeant par Portland les marchandises destinées à la Pointe-Lévis au lieu de les débarquer à Halifax, les steamers réaliseraient une économie de 15 pour cent de l'entier parcours au poids mort, et de 17 pour cent de l'entier parcours au mesurage.

Le profit en plus des steamers pour les autres destinations du Canada représenterait les proportions suivantes de l'entier parcours :

	Au poids mort.	Au mesurage.
Montréal	18 p. c.	20 p. c.
De la Pointe Claire à Kingston	16 "	18 "
De Collins Bay à Toronto	16 "	19 "
De Carleton à Guelph et Galt	17 "	19 "
A Hamilton	12 "	14 "
De Petersburg à London	15 "	18 "
De Tavistock à Erié et Buffalo	18 "	14 "
De Sebringville à Goderich	12 "	14 "
De Granton à Sarnia	12 "	14 "

Pendant la saison de navigation du Saint-Laurent le Grand Tronc transporte le trafic d'entier parcours au mesurage de la Pointe Lévis à Toronto moyennant 30 pour cent, et de Montréal à Toronto moyennant 25 pour cent du prix d'entier parcours et aux autres destinations en Canada à des taux équivalents, et supporte les frais de manutention et de chargement sur les wagons; et dans le cas des cargaisons à destination de Montréal, il supporte sa part des droits de havre et de quaiage à Montréal, tandis que pour le trafic qui lui est simplement transféré à la Chaudière, pendant la saison d'hiver, on propose de nous taxer d'un percentage égal à une déduction de 2 pour cent sur le trafic de mesurage à destination de Toronto. Je soutiens que sur toutes marchandises d'entier parcours venant par Halifax, transférées au Grand Tronc à la Chaudière, sa part afférente des prix d'entier parcours devrait être réduite au-dessous des percentages applicables au trafic d'été d'entier parcours *viâ* la Pointe Lévis jusqu'à concurrence des frais de déchargement de la marchandise d'abord des steamers et de son chargement sur les wagons. Je pense donc que les divisions applicables au trafic d'entier parcours expédié à l'ouest *viâ* Montréal, pendant la saison d'été, seraient eu égard à toutes les circonstances, des divisions de percentage raisonnables pour le trafic d'entier parcours transféré au Grand Tronc à la Chaudière, pendant toute la saison de navigation d'hiver.

Autrefois, avant les escales à Halifax et avant la terminaison de nos arrangements stricts et exclusifs avec le Grand-Tronc, les prix courants du trafic à destination et venant de la Pointe Lévis pendant la saison d'été, étaient ceux qui réglaient les transports à destination et venant de Portland pendant la saison d'hiver. On peut, je crois, raisonnablement demander au Grand-Tronc que ces prix d'été soient acceptés comme base de son arrangement de trafic pour les passagers avec l'Intercolonial, et que des réductions équivalentes nous soient accordées sur le trafic d'entier parcours des passagers *viâ* Halifax.

Ce qui précède embrasse, je crois, les faits que vous m'avez prié de mettre p

écrit, en vue de les discuter avec MM. Schreiber et Pottinger, à l'occasion de votre voyage à Halifax. Les autres points relatifs à la nature onéreuse du service d'Halifax, sont des sujets qui pourront être, à mon avis, plus convenablement discutés lors de l'entrevue que vous voudrez bien, j'espère, m'accorder ici ou à Ottawa, après votre retour, et qui, j'ai lieu de le croire, auront une influence importante pour vous décider à nous concéder la commission à laquelle nous croyons avoir droit.

Bien sincèrement à vous,

ANDREW ALLAN.

A l'honorable CHARLES TUPPER, C.C.M.G. Québec.

OTTAWA, 11 novembre 1882.

De Montréal, à l'honorable sir Charles Tupper.

Nous présumons que si nous donnons ordre à nos agents de Liverpool et de Glasgow d'adopter les mêmes prix d'entier parcours par la voix d'Halifax que par celle de Portland et Boston, vous refuserez de transporter les marchandises d'entier parcours venant par d'autres steamers à des prix inférieurs à ceux du tarif local depuis Halifax ou Saint-Jean, à moins que les compagnies de ces steamers ne conviennent d'assimiler leurs prix d'entier parcours aux nôtres. Toute concurrence dans les prix serait évidemment ruineuse pour la recette de l'Intercolonial sur le trafic d'Europe, de même que pour les steamers. Veuillez répondre par le télégraphe, car il est nécessaire que je transmette des instructions par le câble à nos agents de Liverpool et de Glasgow pour les guider dans la fixation des prix.

ANDREW ALLAN.

DIVISIONS convenues des prix d'entier parcours du trafic à destination de l'ouest provenant des steamers de la ligne Allan, expédié *viâ* Halifax. Saison 1882-83.

Destinations sur le chemin de fer Grand-Tronc.	Au poids mort.			Au mesurage.		
	St'mer. p.c.	C.F.I. p.c.	C.G.T. p.c.	St'mer. p.c.	C.F.I. p.c.	C.G.T. p.c.
De Montréal aux stat. de l'est jusq. la Chaudiere.	52	31	17	55	31	14
De la Pointe Claire à Kingston	47	26	27	50	27	23
De Collins' Bay à Toronto	44	24	32	51	25	24
De Carleton à Guelph et Galt	43	24	33	46	25	29
A Hamilton	43	24	33	46	25	29
De Petersburg à London	39	23	38	45	24	31
De Tavistock à Erié et Buffalo	37	25	38	36	22	42
De Sebringville à Goderich	33	21	46	36	22	42
De Granton à Sarnia	33	21	46	36	22	42

Sur le trafic à destination d'Hamilton déduire quatre (4) cents par cent livres (100 lbs.) et adopter la même division que celle de Carleton à Guelph et Galt.

15 novembre 1882.

DIVISION convenues des prix d'entier parcours du trafic d'Europe provenant des steamers de la ligne Allan, débarqué à Halifax ; saison 1882-83.

—	Au poids mort.		Au mesurage.	
	Ch. de fer, p.c.	Steamer, p.c.	Ch. de fer, p.c.	Steamer, p.c.
D'Halifax à Pictou; do la Pointe du Chêne; do Coldbrook; do la jonction de la Chaudière et aux stations de l'Intercolonial	33·34	66·66	33·34	66·66
do la station de Saint-Jean	30	70	30	70
do Lévis; do Québec	45	55	42	58

Le prix de la traverse à Québec devra être également partagé entre le chemin de fer et le steamer.

Sur les marchandises à destination de Charlottetown, Ile du Prince-Edouard, il sera fait une déduction d'une piastre ($1.00) par tonneau au poids ou au mesurage pour le fret du steamer entre Pictou et Charlottetown, et la balance sera partagée d'après les divisions ci-dessus ; et sur les transports à des points situés sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard il sera fait une déduction de deux piastres ($2.00) par tonne au poids ou au mesurage pour le steamer et le chemin de fer, et la balance sera divisée entre la compagnie de steamships et le chemin de fer Intercolonial.

15 novembre 1882.

OTTAWA, 13 novembre 1882.

De Montréal à Sir Charles Tupper :

Si M. Smith part pour Ottawa par le train de demain matin, voudrez-vous lui accorder une entrevue au sujet du trafic d'entier parcours par la voie d'Halifax ? A quelle heure pourriez-vous le recevoir ?

ANDREW ALLAN.

---

13 novembre 1881.

Andrew Allan, Montréal :

Recevrai M. Smith avec plaisir à trois heures p.m., demain.

CHARLES TUPPER.

OTTAWA, 15 novembre 1882.

De Montréal à sir Charles Tupper :

Reçu votre lettre du treize, proposant trente pour cent pour l'Intercolonial. Les steamers auraient à payer 12 shillings par tonne sur marchandises fines à destination de Saint-Jean, tandis que le coût du transport de Portland n'est que d'une piastre quatre-vingt cinq cents ou sept shillings et sept pence par tonne. Division proposée est donc prohibitive.

ANDREW ALLAN.

---

16 novembre 1882.

Andrew Allan, Montréal :

Reçu votre dépêche, vous écris lettre que vous devrez recevoir ce soir. M. Pottinger vous verra aujourd'hui au sujet de votre dépêche d'hier.

CHARLES TUPPER.

OTTAWA, 16 novembre 1882.

De Montréal à C. Schreiber :

Si c'est possible, il serait bon d'insérer dans la proposition Allan une clause portant la condition que les steamers de Glasgow arrêteront à Halifax au moins tous les quinze jours ; autrement les marchandises pour Saint-Jean devront venir par Portland ou Boston.

D. POTTINGER.

OTTAWA, 16 novembre 1882.

De Montréal à sir Charles Tupper :

Il est de la plus grande importance que nous soyons en mesure de télégraphier de suite par le câble à nos agents de Liverpool et de Glasgow au sujet des prix. Veuillez m'informer par dépêche de votre décision sur la demande personnelle de M. Smith.

ANDREW ALLAN.

OTTAWA, 18 novembre 1882.

De Montréal à sir Charles Tupper :

Présumant que notre tarif sera protégé par voie de Saint-Jean de la même manière que par voie d'Halifax, j'accepte les offres et conditions de votre lettre du seize, pourvu que, suivant la recommandation de M. Taylor, la proportion revenant au chemin de fer sur le fret d'entier parcours soit fixée à vingt-cinq pour cent entre Halifax et Saint-Jean et *vice versa*, et à trente-trois et un tiers pour cent entre Saint-Jean et les autres points sur l'Intercolonial, après déduction des frais de transport depuis steamers jusqu'à Saint-Jean.

Veuillez répondre par télégraphe.

ANDREW ALLAN.

OTTAWA, 19 novembre 1882.

Télégramme, de Québec-Sud à C. Schreiber.

Les Allan se plaignent que le Grand-Tronc n'ayant reçu que trente pour cent du prix d'entier parcours des marchandises à destination de Toronto, nous leur demandons trente pour cent de l'entier parcours des marchandises allant d'Halifax à Saint-Jean et de Saint-Jean à Halifax. Vu la grande différence des distances, je recommanderais que pour les marchandises débarquées à Halifax, à destination de Saint-Jean, le chemin de fer acceptât vingt-cinq pour cent du prix d'entier parcours, et que pour les marchandises à destination d'Halifax, venant par Portland et Saint-Jean, le chemin de fer acceptât vingt-cinq pour cent, après déduction du coût de transport de Portland à Saint-Jean ; les divisions pour toutes les destinations de l'intérieur devant être maintenues telles qu'elles ont été réglées, c'est-à-dire à trente-trois et un tiers pour cent. Les Allan demandent aussi que leur tarif par la voie de Saint-Jean soit protégé de la manière convenue pour la voie d'Halifax. Je ne vois pas que nous puissions raisonnablement nous objecter à cela.

D. POTTINGER.

De Montréal à sir Charles Tupper :

OTTAWA, 21 novembre 1882.

Nos correspondants nous télégraphient que les prix d'entier parcours *viâ* Halifax sont réduits de cinquante pour cent, parce que la ligne Dominion ne veut pas convenir de prix d'entier parcours et insiste que nous exigions des prix plus élevés par voie d'Halifax que par voie de Portland, pour prévenir les pertes inutiles et désastreuses qu'occasionnerait la détermination prise par cette ligne.

Veuillez, s'il vous plaît, informer par télégramme David Torrance et Cie, agents de la compagnie, que les prix du tarif local seront exigés sur son trafic venant par Halifax, à moins qu'elle ne maintienne les mêmes prix d'entier parcours que ceux de la voie de Portland. Veuillez m'informer par le télégraphe que vous avez notifié Torrance afin que je puisse avertir mes correspondants par le câble sans perte de temps.

ANDREW ALLAN.

OTTAWA, 22 novembre 1882.

De Moncton, N.-B., à C. Schreiber :

La réduction à vingt-cinq pour cent sur marchandises à destination de Saint-Jean *viâ* ligne Allan est-elle approuvée ?

D. POTTINGER.

22 novembre 1882.

(Mémorandum.)

Le soussigné a l'honneur de représenter que la compagnie des steamers Allan lui a soumis des propositions relativement au transport du fret sur les steamers de sa ligne et sur le chemin de fer Intercolonial, lesquelles visent à obtenir pour le fret expédié par la voie d'Halifax ou de Saint-Jean des conditions non moins avantageuses, sous le rapport des frais de transport, que pour le fret expédié par la voie de Portland ou de Boston, et à procurer au Canada une aussi grande part que possible dans ce trafic de transport.

La compagnie convient de prendre les mêmes prix de Liverpool et Glasgow, aux provinces maritimes, aux provinces de Québec et d'Ontario et aux destinations de l'ouest et du nord-ouest par la voie d'Halifax ou Saint-Jean et du chemin de fer Intercolonial, que par la voie de Portland et de Boston, et elle convient en outre qu'il ne sera établi par elle, ses officiers ou agents, ici ou dans la Grande-Bretagne, soit directement soit indirectement, aucune différence de tarif au préjudice de la route de l'Intercolonial. Afin d'empêcher les steamers qui n'abordent aux dits ports qu'occasionnellement de faire manquer cet arrangement par une concurrence indue, on a arrêté la condition que tous steamers dont les prix de fret de la Grande-Bretagne sont plus bas que ceux de la ligne Allan pour des marchandises similaires au cours d'une même semaine, auront à payer les prix du tarif de l'Intercolonial exigible des marchands d'Halifax et de Saint-Jean pour l'expédition des marchandises de même espèce.

La compagnie convient d'accepter sur les prix d'entier parcours le percentage arrêté aux listes ci-annexées, représentant la division de ces prix entre le chemin de fer et la compagnie respectivement, l'arrangement dans son ensemble devant avoir effet pendant tout le cours de l'hiver.

Le soussigné étant convaincu qu'il est très désirable, dans l'intérêt du pays entier, de donner tout l'encouragement possible au maintien de communications océaniques régulières et certaines entre les ports canadiens et la Grande-Bretagne, recommande qu'autorisation soit donnée d'accepter les propositions susmentionnées de la compagnie Allan et d'adopter les divisions de prix qui sont suggérées.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER,
Ministre des chemins de fer et canaux.

DIVISIONS convenues des prix d'entier parcours du trafic à destination de l'ouest provenant des steamers de la ligne Allan, expédié *viâ* Halifax; saison 1882-83.

Destinations sur le chemin de fer Grand-Tronc.	Au poids mort.			Au mesurage.		
	Steamer. p. c.	C.F.I. p. c.	Ch. F. G.T. p. c.	Steamer, p. c.	C.F.I. p. c.	Ch. F. G.T. p. c.
De Montréal aux stations de l'est jusqu'à la Chaudière	52	31	17	55	31	14
De la Point Claire à Kingston	47	26	27	50	27	23
De Collins Bay à Toronto	44	24	32	51	25	24
De Carleton à Guelph et Galt	43	24	33	46	25	29
A Hamilton	43	24	33	46	25	29
De Petersburg à London	39	23	38	45	24	31
De Tavistock à Érié et Buffalo	37	25	38	36	22	42
De Sebringville à Goderich	33	21	46	36	22	42
De Granton à Sarnia	33	21	46	36	22	42

Sur le trafic à destination d'Hamilton déduire quatre (4) cents par cent livres (100 lbs.) et adopter même division que celle de Carleton à Guelph et Galt.

Divisions convenues des prix d'entier parcours du trafic d'Europe provenant des steamers de la ligne Allan, débarqué à Halifax et St. Jean; saison 1882-83.

Destinations sur le chemin de fer Intercolonial.	Au poids mort.		Au mesurage.	
	Ch. de fer, p. c.	Steamers. p. c.	Ch de fer. p. c.	Steamers. p. c.
D'Halifax à Pictou..........; do la Pointe du Chêne..........; do Cold Brook..........; do la jonction de la Chaudière et à toutes les stations intermédiaires..........	33·34	66·66	33·34	66·66
(Même division depuis Saint-Jean après déduction du prix de transport depuis steamers jusqu'à Saint-Jean.)				
D'Halifax à la station de Saint-Jean et *vice versa*..........	25	75	25	75
do Pointe-Lévis..........; do Québec..........	45	55	42	58

Le prix de la traverse à Québec devra être également partagé entre le chemin de fer et le steamer. Sur les marchandises à destination de Charlottetown, Ile du Prince-Edouard, il sera fait une déduction d'une piastre ($1.00) par tonneau au poids ou au mesurage pour le fret du steamer entre Pictou et Charlottetown, et la balance sera partagée d'après les divisions ci-dessus; et sur les transports à des points situés sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard il sera fait une déduction de deux piastres ($2.00) par tonne au poids ou au mesurage pour le steamer et le chemin de fer, et la balance sera divisée entre la compagnie de steamships et le chemin de fer Intercolonial.

Ottawa, 24 novembre 1882.

De Montréal à sir Charles Tupper :

La malle anglaise part aujourd'hui et je voudrais bien pouvoir informer mes correspondants à Liverpool et à Glasgow, du résultat auquel en est arrivé le conseil sur le sujet du télégramme que je vous ai adressé le 21 du courant.

ANDREW ALLAN.

24 novembre 1882.

Andrew Allan, Montréal :

Je regrette que sir Leonard Tilley ayant été absent du conseil à cause de la maladie de son fils, on n'ait pu prendre de décision. Vous pouvez écrire que la question est pendante; je télégraphierai plus tard par câble.

CHARLES TUPPER.

Ottawa, 29 novembre 1882.

De Moncton, N.-B., à C. Schreiber :

Veuillez me dire quel percentage on a définitivement arrêté avec les Allan pour marchandises allant à Saint-Jean et Halifax.

D. POTTINGER.

Copie certifiée d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Honneur le député de Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 29 novembre 1882.

Vu le memorandum du 22 novembre 1882 du ministre des chemins de fer et canaux, représentant que la compagnie des steamers Allan lui a soumis des propositions relativement au transport du fret sur les steamers de sa ligne et sur le chemin de fer Intercolonial, lesquelles visent à obtenir pour le fret expédié par la voie d'Halifax ou de Saint Jean des conditions non moins avantageuses, sous le rapport des frais de transport, que pour le fret expédié par la voie de Portland ou de Boston, et à procurer au Canada une aussi grande part que possible dans ce trafic de transport;

Le ministre représentant de plus que la compagnie convient de prendre les mêmes prix de Liverpool et Glasgow, aux provinces maritimes, aux provinces de Québec et d'Ontario, et aux destinations de l'ouest et du nord-ouest par la voie d'Halifax ou Saint-Jean et du chemin de fer Intercolonial que par la voie de Portland et de Boston; qu'elle convient, en outre, qu'il ne sera établi par elle, ses officiers ou agents, ici ou dans la Grande-Bretagne, soit directement, soit indirectement, aucune différence de tarif au préjudice de la route de l'Intercolonial ; qu'afin d'empêcher les steamers qui n'abordent aux dits ports qu'occasionnellement de faire manquer cet arrangement par une concurrence indue, on a arrêté la condition que tous steamers dont les prix de fret de la Grande-Bretagne sont plus bas que ceux de la ligne Allan pour des marchandises similaires au cours d'une même semaine, auront à payer les prix du tarif de l'Intercolonial exigible des marchands d'Halifax et de Saint-Jean pour l'expédition des marchandises de même espèce; que la compagnie convient d'accepter sur les prix d'entier parcours le percentage arrêté aux listes ci-annexées, représentant la division de ces prix entre le chemin de fer et la compagnie respectivement, l'arrangement dans son ensemble devant avoir effet pendant tout le cours de l'hiver ;

Le ministre étant convaincu qu'il est très désirable, dans l'intérêt du pays entier, de donner tout l'encouragement possible au maintien de communications océaniques régulières et certaines entre les ports canadiens et la Grande-Bretagne, recommande qu'autorisation soit donnée d'accepter les propositions susmentionnées de la compagnie Allan, et d'adopter les divisions de prix qui sont suggérées ;

Le comité adhère à la recommandation ci-dessus et la soumet à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE.

A l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

DIVISIONS convenues des prix d'entier parcours du trafic provenant des steamers de la ligne Allan, expédié *viâ* Halifax à destination de l'ouest ; saison 1882-83.

Destinations sur le chemin de fer Grand-Tronc.	Au poids mort.			Au mesurage.		
	St'm'r p. c.	C.F.I. p. c.	Ch. F. G.T. p. c.	St'm'r p. c.	C.F.I. p. c.	Ch. F. G.T. p. c.
De Montréal aux stations de l'est jusqu'à la Chaudière	52	31	17	55	31	14
De la Pointe Claire à Kingston	47	26	27	50	27	23
De Collins Bay à Toronto	44	24	32	51	25	24
De Carleton à Guelph et Galt	43	24	33	46	25	29
A Hamilton	43	24	33	46	25	29
De Petersburg à London	39	23	38	45	24	31
De Tavistock à Erié et Buffalo	37	25	38	36	22	42
De Sebringville à Goderich	33	21	46	36	22	42
De Granton à Sarnia	33	21	46	36	22	42

Sur le trafic à destination d'Hamilton déduire quatre (4) cents par cent livres (100 lbs.) et adopter la même division que celle de Carleton à Guelph et Galt.

DIVISIONS convenues des prix d'entier parcours du trafic d'Europe provenant des steamers de la ligne Allan, débarqué à Halifax et Saint-Jean ; saison 1882-83.

Destinations sur le chemin de fer Intercolonial.	Au poids mort.		Au mesurage.	
	Ch. de fer, p. c.	Steamers. p. c.	Ch. de fer, p. c.	Steamers. p. c.
D'Halifax à Pictou	33·34	66·66	33·34	66·66
do la Pointe du Chêne				
do Cold Brook				
do la jonction de la Chaudière				
do toutes les stations intermédiaires				
(Même division depuis Saint-Jean après déduction du prix de transport depuis steamers jusqu'à Saint-Jean.)				
D'Halifax à Saint-Jean et *vice versa*	25	75	25	75
do la Pointe Lévis	45	55	42	58
do Québec				

Le prix de la traverse à Québec devra être également partagé entre le chemin de fer et le steamer.

Sur les marchandises à destination de Charlottetown, Ile du Prince-Edouard, il sera fait une déduction d'une piastre ($1.00) par tonneau au poids ou au mesurage pour le fret du steamer entre Pictou et Charlottetown, et la balance sera partagée d'après les divisions ci-dessus ; et sur les transports à des points situés sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard il sera fait une déduction de deux piastres ($2.00) par tonne au poids ou au mesurage pour le steamer et le chemin de fer, et la balance sera divisée entre la compagnie de steamships et le chemin de fer Intercolonial.

OTTAWA, 6 décembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous adresser deux copies d'un ordre rendu en conseil le 29 du mois dernier, relatif à la division des prix d'entier parcours du trafic à destination de l'ouest provenant des steamers de la ligne Allan, expédié par la voie d'Halifax ou de Saint-Jean pour la saison 1882-83. Vous voudrez bien conserver l'une de ces copies pour l'usage de votre bureau et faire parvenir l'autre à M. Pottinger.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

C. SCHREIBER, écr.,

Ingénieur en chef, chemins de fer de l'Etat.

REPONSE SUPPLEMENTAIRE.

(39*a*)

A une ADRESSE du SENAT en date du 2 mars 1883, demandant copie des mémoires, de la correspondance et des communications en la possession de quelque département ou fonctionnaire du gouvernement sur le service postal entre le *Canada* et le *Royaume-Uni*, et sur les prix de transport exigés par les propriétaires de la ligne de paquebots qui exécute ce service.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat intérimaire.

Secrétariat d'Etat, 7 mars 1883.

OTTAWA, 11 novembre 1882.

(Télégramme.)

Reçu votre télégramme de ce jour. Je compte que vous prendrez les mêmes prix de Liverpool et de Glasgow aux destinations de l'ouest par la voie d'Halifax que par celle de Boston ou de Portland. Votre proposition empêcherait pratiquement les steamers à marchandises d'arrêter à Halifax et aurait un effet préjudiciable pour la route de l'Intercolonial; je regrette donc de ne pouvoir l'accueillir; mais il a été décidé que les divisions favorables convenues à l'égard de votre ligne hebdomadaire ne seront pas applicables aux steamers faisant occasionnellement escale à Halifax pour leur commodité.

CHARLES TUPPER.

ANDREW ALLAN, Montréal.

OTTAWA, 13 novembre 1882.

MON CHER M. ALLAN,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre honorée lettre du 2 du courant sur la division des prix d'entier parcours du trafic venant de Liverpool et de Glasgow, débarqué de vos steamers à Halifax à destination de stations sur l'Intercolonial, de Montréal et de lieux en Ontario.

Dans l'entrevue que, accompagné de mes officiers, j'ai eu le plaisir d'avoir avec vous, mercredi dernier, le 8 du courant, tous les points que vous mentionnez ont été discutés à fond ; depuis, j'ai soigneusement considéré les propositions qui ont déjà été faites et qui ont été reconnues raisonnables et satisfaisantes, en tant qu'il s'agit de l'Intercolonial, à l'exception toutefois du trafic de Saint-Jean par la voie d'Halifax. Comme vous avez exprimé l'opinion que la proportion afférente au Grand-Tronc devrait être réduite parce qu'il est exempt des droits à payer au port océanique d'arrivée et d'autres droits mentionnés, l'agent général du fret de l'Intercolonial s'est adressé aux officiers du Grand Tronc pour tâcher d'obtenir d'eux une modification de cette proportion ; mais ils ont décliné toute ouverture tendant à donner au Grand Tronc sur les prix d'entier parcours une proportion moindre que celle qu'il a reçue l'an dernier.

Dans ces circonstances, je propose, en addition aux concessions contenues dans la lettre de M. Taylor, de réduire la proportion afférente au chemin de fer Intercolonial sur le trafic de Saint-Jean par la voie d'Halifax, de 33-33 pour cent à 30 pour cent.

J'ai aussi donné instruction relativement au trafic débarqué de vos steamers à la Pointe Lévis pour Saint-Jean, au cours de l'été dernier, d'arrêter les comptes et de diviser les prix d'entier parcours d'après la base de division suivie l'hiver dernier pour le trafic d'Halifax à Saint-Jean, savoir : 66.66 pour cent aux steamers ; 33.34 pour cent au chemin de fer.

Tout à vous,

CHARLES TUPPER.

A ANDREW ALLAN, écr., Montréal.

OTTAWA, 16 novembre 1882.

CHER M. ALLAN,—Relativement à l'entrevue qu'ont eue hier votre gérant M. Smith, et les officiers de mon département au sujet du trafic venant de Liverpool et de Glasgow par vos steamers et expédié par la voie d'Halifax et du chemin de fer Intercolonial aux provinces maritimes, aux provinces de Québec et d'Ontario et aux destinations de l'ouest et du nord-ouest ;

Mes officiers m'ont expliqué votre désir tel qu'exprimé par M. Smith, savoir qu'afin d'assurer le maintien du tarif de fret de vos steamers, le chemin de fer Intercolonial devrait exiger de tous steamers prenant des marchandises à des prix plus bas que ceux reçus par vos steamers pour des marchandises similaires au cours d'une même semaine, les prix du tarif exigible des marchands d'Halifax pour l'expédition des marchandises de même espèce ; en considération de quoi vous conviendriez de prendre les mêmes prix de Liverpool et Glasgow aux provinces maritimes, aux provinces de Québec et d'Ontario et aux destinations de l'ouest et du nord-ouest, par la voie d'Halifax et du chemin de fer Intercolonial que par la voie de Portland et de Boston, et vous conviendriez qu'il ne sera établi par vous, vos officiers ou agents, ici ou dans la Grande Bretagne, soit directement soit indirectement, aucune différence de tarif au préjudice de la route de l'Intercoloniel ;

A ce sujet je dois dire que les divisions qui vous ont déjà été soumises et qui sont contenues dans l'état ci-joint, étant, comme je le présume, celles qui devront régler le trafic cet hiver, je consentirai pour cette période aux conditions énoncées par mes officiers et reproduites ci-dessus. Mon objet en agissant aussi libéralement est de donner à vos steamers tout l'encouragement que je puis et d'obtenir la plus grande part possible du commerce de transport pour le Canada.

Sincèrement à vous,

CHARLES TUPPER.

ANDREW ALLAN, écr., Montréal.

22 novembre 1882.

Reçu votre télégramme. Toute la question sera considérée en conseil demain ; je vous annoncerai le résultat.

CHARLES TUPPER.

ANDREW ALLAN, Montréal.

27 novembre 1882.

MESSIEURS,—J'ai l'honneur de vous adresser copie d'un memorandun présenté au conseil relativement à la division des prix d'entier parcours du fret qui sera débarqué de vos steamers à Halifax ou à Saint-Jean pendant l'hiver prochain.

Désirez-vous que je télégraphie à votre compagnie pour lui expliquer la substance de cet arrangement, suivant ma promesse faite par télégramme du 24 du courant ?

Tout à vous,

CHARLES TUPPER.

MM. HUGH et ANDREW ALLAN, Montréal.

Dépêche par le câble :

30 novembre 1882.

J'ai conclu arrangement pour trafic océanique britannique, voie Halifax et chemin de fer Intercolonial, suivant conditions arrêtées par votre agent Andrew Allan.

CHARLES TUPPER.

MM. ALLAN, Liverpool.

4 décembre 1882.

MESSIEURS,—En réponse à votre communication du premier du courant adressée à l'honorable sir Charles Tupper, je dois vous informer qu'une dépêche par câble a été transmise le 31 du mois dernier, après réception du message de votre gérant M. Andrew Allan.

Veuillez me croire, messieurs, sincèrement à vous,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

MM. H. et A. ALLAN, Montréal.

RÉPONSE

(40)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES en date du 23 février 1883 :—Pour un état donnant la quantité de matériel roulant acheté pour le chemin de fer Intercolonial pendant l'année finissant le 31 décembre 1882, les personnes de qui il a été acheté et le coût de chaque espèce ; aussi, un état montrant ce qui en a été construit pendant l'année aux ateliers du gouvernement, nommant chaque espèce.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat intérimaire.

Secrétariat d'Etat,
7 mars 1883.

Etat préparé en conformité d'un ordre de la Chambre pour un état donnant la quantité de matériel roulant acheté pour le chemin de fer Intercolonial pendant l'année finissant le 31 décembre 1882, les personnes de qui il a été acheté et le coût de chaque espèce; aussi, un état montrant ce qui en a été construit pendant l'année aux ateliers du gouvernement, nommant chaque espèce.

Personnes de qui il a été acheté.	Adresse.	Locomotives.		Wagons de 2e classe.		Wagons de 1re et 2e classes réunies.		Wagons-poste et fumoirs.		Wagons fermés.		Wagons-gondoles.	
		A l'entreprise.	Autrement.	A l'entreprise.	Autrement.	A l'entreprise.	Autrement.	A l'entreprise.	Autrement.	A l'entreprise.	Autrement.	A l'entreprise.	Autrement.
Carrier, Lane et Cie ...	Pointe-Lévis	......	......	......	....	......	......	......	......	150	......	75	......
Ontario Car Co.	London	......	......	8	....	......	......	......	......	......	......	......	......
Jas. Harris et Cie.........	Saint-Jean.............	......	......	5	....	......	1	......	......	......	......	275	......
Kingston Car Co.........	Kingston	......	......	......	....	......	......	2	......	......	......	50	......
Canadian Engine Co...	do	7	......	......	....	......	......	......	......	......	......	......	......
Fleming et Cie............	Saint-Jean.............	3	......	......	....	......	......	......	......	......	......	......	......
Manchester Engine Co.	Manchester, N.H...	2	4	......	....	......	......	......	......	......	......	......	......
	Total	12	4	13	....	......	1	2	......	150	......	400	......

Le coût de chaque espèce :—

16	locomotives...	$197,700
13	wagons de 2me classe.	42,150
1	wagon de 1ère et 2me classes réunies......	3,360
2	wagons-poste et fumoirs......................................	5,760
150	wagons fermés à fret	95,000
400	wagons à houille dits gondoles..............................	216,000

ETAT montrant ce qui en a été construit aux ateliers du gouvernement, nommant chaque espèce :—

12 fourgons de conducteurs, 6 wagons fermés, 11 wagons à bestiaux et 35 wagons-plateformes.

RÉPONSE

(40*a*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES en date du 23 février 1883, pour un état indiquant les recettes et les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial, calculés pour les six mois de chaque année expirée le 31 décembre 1880, 1881 et 1882, sous les mêmes chefs que dans le relevé annuel B de l'Intercolonial, dans les comptes publics.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat intérimaire.

Secrétariat d'Etat,
7 mars 1883.

Etat indiquant les recettes et les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial, calculés pour les six mois de chaque année expirée le 31 décembre 1880, 1881 et 1882, sous les mêmes chefs que dans le relevé annuel *B* de l'Intercolonial, dans les comptes publics.

RECETTES.

—	Du 30 juin au 31 décembre 1880.	Du 30 juin au 31 décembre 1881.	Du 30 juin au 31 décembre 1882.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Transport des voyageurs	305,099 03	360,724 89	416,550 26
do du fret	536,110 19	600,848 14	717,762 53
Malles et divers	76,175 51	54,779 87	71,974 32
Total	917,384 73	1,016,352 90	1,206,287 11

FRAIS D'EXPLOITATION.

—	Du 30 juin au 31 décembre 1880.	Du 30 juin au 31 décembre 1881.	Du 30 juin au 31 décembre 1882.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Force motrice	303,710 91	334,845 19	379,027 07
Dépenses des wagons	204,076 07	240,226 75	271,709 96
Entretien de la voie et des travaux d'art	201,039 67	279,924 05	377,727 02
Dépenses des gares	113,305 38	125,584 63	146,703 23
Frais généraux	54,682 38	73,993 78	93,895 31
Wagons, par mille	14,341 02	3,329 54	5,050 61
Total	891,155 43	1,057,903 94	1,274,113 20

RÉPONSE

(40*b*)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES en date du 19 février 1883 :—pour copie de tous ordres en conseil et de la commission adressée à certaines personnes, concernant les réclamations présentées au gouvernement touchant la construction du chemin de fer Intercolonial ; de toutes instructions adressées aux commissaires et de toute correspondance échangée avec eux ; un état des questions qui leur ont été soumises jusqu'à présent, et des honoraires qui leur ont été payés ainsi qu'au secrétaire de la commission ; et aussi un relvée du nombre de jours pendant lesquels la commission a siégé jusqu'à présent.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN

Secrétaire d'Etat intérimaire.

Secrétariat d'Etat,
14 mars 1883

(Mémoire), Ottawa, 11 mai 1880.

Le soussigné a l'honneur de faire rapport que M. Sandford Fleming fut nommé en 1863, ingénieur en chef, afin de diriger les explorations préliminaires du chemin de fer Intercolonial. Lors de l'union des provinces en 1867, il fut de nouveau choisi pour continuer le tracé préliminaire de cette entreprise. En 1869, on le nomma ingénieur en chef avec un traitement de $4,800 par année, et il fut chargé de construire et surveiller ce chemin de fer. Lorsque la Colombie-Britannique signa la convention d'après laquelle elle allait faire partie de l'Union, au mois d'avril 1871, il fut également nommé ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique canadien, et il remplit les devoirs de ces deux charges jusqu'à l'inauguration du chemin de fer Intercolonial, le 1er juillet 1876. A cette époque M. Fleming jugea que sa mission se rattachant à ce chemin de fer, était finie, et c'est ce qu'il annonçait dans son premier rapport au sujet de cette construction. L'exploitation du chemin de fer Intercolonial se fit d'abord sous la direction de quatre commissaires ; mais quelque temps avant l'achèvement complet de la voie, le ministre des travaux publics s'en chargea et nomma M. C. J. Brydges, administrateur général, et M. Collingwood Schreiber, ingénieur surintendant.

Lorsque le soussigné fut chargé d'administrer les affaires de son département, il constata que les entrepreneurs du chemin de fer Intercolonial avaient intenté un grand nombre de poursuites contre le gouvernement. Plusieurs de ces poursuites avaient été jugées par les cours, mais un grand nombre d'autres restaient pendantes. Depuis mois d'octobre 1878 jusqu'à la date actuelle, les entrepreneurs s'étaient plaints qu'on leur avait enlevé l'occasion d'établir l'exactitude de leurs réclamations en insérant dans leur contrat une clause par laquelle l'ingénieur en chef devait certifier la validité de toute réclamation qu'ils pourraient avoir contre le gouvernement ; qu'ils n'avaient pu et ne pouvaient actuellement faire examiner leurs réclamations, parce qu'il n'y avait pas d'officier pour donner le certificat requis. Enfin ils soumettaient que le gouvernement leur faisait ainsi un tort considérable.

Dans ces circonstances, le soussigné a jugé nécessaire d'accorder pleine justice aux entrepreneurs, et de prendre tous les moyens convenables afin de déterminer et de régler les réclamations provenant de la construction du chemin de fer Intercolonial.

Le soussigné a étudié la question avec grand soin et croit qu'il serait très difficile pour tout autre que l'ingénieur qui a présidé au commencement de l'entreprise

40—1½

d'accomplir le service d'une manière satisfaisante; mais vu l'importance de l'entreprise du chemin de fer du Pacifique, qui exige toute l'attention de M. Fleming, ce qui ne lui permettrait pas de bien examiner les réclamations provenant de la construction du chemin de fer Intercolonial, le soussigné recommande que ce dernier (M. Fleming) cesse d'être ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique et soit réintégré dans ses fonctions d'ingénieur en chef de l'Intercolonial pour prendre connaissance des réclamations résultant de cette entreprise, à l'égard desquelles aucune décision judiciaire n'a été rendue, et faire rapport, dans chaque cas, au ministère des chemins de fer et canaux.

Le soussigné considère qu'il importe de profiter de l'habileté professionnelle et du jugement de M. Fleming dans une entreprise aussi considérable que le chemin de fer du Pacifique; c'est pourquoi il recommande que l'on retienne ses services comme ingénieur consultant du ministère pour cette entreprise.

Le soussigné recommande en outre que M. Fleming reçoive un traitement de $6,000 par année pendant qu'il remplira les fonctions d'ingénieur consultant du chemin de fer du Pacifique Canadien et d'ingénieur en chef de l'Intercolonial.

Le tout respectueusement soumis.

CHARLES TUPPER,
Ministre des chemins de fer et canaux.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 22 mai 1880.

Vu le mémoire (daté 11 mai 1880) de l'honorable ministre des chemins de fer et canaux relatif au chemin de fer Intercolonial, exposant qu'un nombre considérable de poursuites intentées par des entrepreneurs contre le gouvernement restaient pendantes; qu'il serait très difficile pour tout autre que l'ingénieur qui a présidé au commencement de l'entreprise de décider d'une manière satisfaisante à l'égard du règlement définitif de telles réclamations, et recommandant que M. Sandford Fleming, ci-devant ingénieur en chef de ce chemin de fer, cesse d'être ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique et soit réintégré dans ses fonctions d'ingénieur en chef de l'Intercolonial, pour prendre connaissance des réclamations résultant de cette entreprise à l'égard desquelles aucune décision judiciaire n'a été rendue, et faire rapport dans chaque cas au ministère des chemins de fer et canaux;

Et le ministre considérant qu'il importe de profiter de l'habileté professionnelle et du jugement de M. Fleming dans une entreprise aussi considérable que le chemin de fer du Pacifique, il recommande que l'on retienne ses services comme ingénieur consultant du ministère pour cette entreprise.

Le ministre recommande en outre que M. Fleming reçoive un traitement de $6,000 par année pendant qu'il remplira les fonctions d'ingénieur consultant du chemin de fer du Pacifique Canadien et d'ingénieur en chef de l'Intercolonial.

Le comité soumet les recommandations ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

Pour copie conforme, J. O. COTÉ, G. C. P.

A l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 3 juin 1880.

MONSIEUR.—Je suis chargé de vous transmettre sous ce pli, pour votre information, copie d'un arrêté du conseil en date du 22 dernier, vous nommant ingénieur consultant du chemin de fer du Pacifique canadien et ingénieur en chef de l'Intercolonial.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

F. BRAUN,
Secrétaire.

M. SANDFORD FLEMING.

OTTAWA, 7 juin 1880.

MONSIEUR,—L'arrêté du Conseil en date du 22 mai m'a été soumis par le secrétaire dans une lettre portant la date du 3 courant.

Par cet arrêté, je suis relevé de mes devoirs et de mes responsabilités comme ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique, et nommé ingénieur consultant. Je suis nommé ingénieur en chef du chemin de fer Intercolonial pour m'enquérir des réclamations non réglées qui se sont élevées dans le cours de la construction.

J'ai rempli pendant neuf ans les fonctions d'ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique ; j'ai fait tous mes efforts pour exécuter les instructions et accomplir les désirs du gouvernement ; mes travaux ont été parfois écrasants, mais j'ai consacré toute mon énergie à faire avancer le travail et j'ai fait tout en mon pouvoir pour promouvoir les intérêts généraux du pays en me consacrant à cette entreprise.

A cette période du projet de l'entreprise, je dois rappeler tout ce qui a été accompli. Le problème difficile de la possibilité de la route a été résolu avec succès.

Le travail le plus écrasant imposé à l'ingénieur en chef a été accompli. Généralement parlant, le plan général du chemin de fer et de ses nombreux travaux a été étudié ; les difficultés ont été surmontées ; les détails arrangés ; les plans préparés ; les spécifications rédigées, les contrats passés ; le mode de procédure établi ; le système relatif à l'exécution des travaux organisé, et les instructions aux différents employés ont été adressées et mises en vigueur. L'organisation a été si parfaite dans tous ses points, que le devoir qu'il reste à accomplir consiste principalement dans une surveillance générale et la mise en pratique de ce qui a été arrangé et déterminé. Je puis donc abandonner la position que j'ai si longtemps occupée avec un sentiment de confiance dans l'avenir, et quoique des difficultés que personne ne peut prévoir puissent se présenter d'elles-mêmes, je crois pouvoir dire que toutes les éventualités qui peuvent se présenter ont été considérées et qu'il y a été pourvu autant que possible.

Ayant été si activement mêlé à l'entreprise dès ses débuts, et ayant eu à former et à perfectionner son organisation pour la conduire à son achèvement, je ne cesserai jamais de prendre le plus vif intérêt à ce grand travail, et je serai toujours disposé et prêt à donner mon avis et à rendre tous les services en mon pouvoir pour l'établissement du réseau de chemin de fer du Pacifique.

Mais ma nomination pour m'enquérir des réclamations non réglées qui se sont élevées dans le cours de la construction du chemin de fer Intercolonial me place dans une position aussi embarrassante que désagréable. Le service n'est pas strictement de la nature de ceux que rend un ingénieur et il était difficile de choisir un devoir qui me répugne d'avantage et pour lequel je semble moins propre, vu mes antécédents dans cette question des réclamations.

Les difficultés dont il faut s'enquérir maintenant et qui doivent être réglées, sont dues principalement à l'adoption d'une politique tout à fait en désaccord avec les vues que j'entretenais et les recommandations que j'ai faites lorsque j'étais ingénieur en chef du chemin de fer Intercolonial, il y a quelques années. Elles se sont produites à cause du peu de cas qu'on a fait des avertissements pressants et répétés que j'ai addressés par lettres, officielles ou non, au chef du département, durant la première période de la construction. J'exposerai donc respectueusement que je ne suis pas la personne qui puisse faire une enquête. Quelle que soit la décision que je rende, quel que soit le rapport que je fasse, la personne contre qui il serait dirigé serait en position de le récuser, comme résultant d'idées préconçues, et de soutenir qu'il a été adopté pour se conformer à des opinions précédemment exprimées. Le service que l'on propose de m'assigner est si rempli de complications, que je puis prévoir qu'il me sera entièrement impossible de m'en acquitter avec quelque espérance de donner satisfaction aux intéressés ; de plus, à cause de ma décision, je serai exposé à des attaques dans le parlement et dans la presse ; on dira que mon dessein et mon but étaient de soutenir les théories et les opinions que j'avais exprimées précédemment.

Le gouvernement aussi ne peut manquer de reconnaître que dans une question de cette importance, se rattachant au règlement de réclamations se montant à plusieurs millions de piastres, on doit éviter tout ce qui pourrait motiver des critiques hostiles.

Le sentiment du devoir m'a toujours poussé à servir le gouvernement aussi bien que possible dans toutes les fonctions que j'ai occupées. Dans ce cas, je crois qu'il est de mon devoir de déclarer qu'on ne peut atteindre aucun résultat satisfaisant en me chargeant d'essayer de régler les réclamations du chemin de fer Intercolonial, et qu'il ne me semble pas m'appartenir de me mêler de l'enquête.

En déclinant cette charge, je n'ignore pas que je mets fin à mes rapports avec les grandes entreprises des chemins de fer du Canada, auxquelles j'ai consacré les dix-sept meilleures années de ma vie, dans la position responsable d'ingénieur en chef.

Il me sera particulièrement pénible de me séparer du chemin de fer du Pacifique dans sa condition actuelle, mais les termes de l'arrêté du conseil ne me laissent pas d'alternative.

En conséquence, pour les raisons que je viens d'exposer, je demande respectueusement au gouvernement de me permettre de décliner la position qui m'est assignée.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

SANDFORD FLEMING.

A l'honorable Sir CHARLES TUPPER, C.C.M.G.,
Ministre des chemins de fer et canaux.

(Mémoire.) OTTAWA, 21 juin 1880.

Le soussigné a l'honneur de faire rapport qu'il a reçu une lettre de M. Sandford Fleming par laquelle ce dernier déclare, pour la raison y mentionnée, être dans l'obligation de refuser les emplois d'ingénieur en chef du chemin de fer Intercolonial et d'ingénieur consultant du chemin de fer du Pacifique Canadien, emplois auxquels il a été nommé par arrêté du conseil du 22 mai dernier.

Le soussigné recommande en conséquence que pouvoir soit donné de nommer M. Frank Shanly, I.C., ingénieur en chef du chemin de fer Intercolonial, pour prendre connaissance de toutes les réclamations pendantes résultant de la construction de cette ligne et faire rapport à ce sujet dans chaque cas, et que son traitement comme tel soit fixé à cinq cent quarante et une piastres et soixante-six centins ($541.66) par mois, avec l'entente que cette nomination soit provisoire.

Respectueusement soumis.

CHARLES TUPPER,
Ministre des chemins de fer et canaux.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 23 juin 1880.

Vu le rapport (daté 21 juin 1880) de l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, énonçant que par lettre et pour les raisons y mentionnées, M. Sandford Fleming a déclaré être dans l'obligation de refuser les emplois d'ingénieur en chef du chemin de fer Intercolonial et d'ingénieur consultant du chemin de fer du Pacifique Canadien, emplois auxquels il a été nommé par arrêté du conseil du 22 mai dernier;

Vu que le ministre a en conséquence recommandé la nomination de M. Frank Shanly, I.C., comme ingénieur en chef de l'Intercolonial, et que son traitement comme tel soit fixé à cinq cent quarante et une piastres et soixante-six centins par mois, ($541.66) avec l'entente que cette nomination serait provisoire;

Le comité soumet cette recommandation à l'approbation de Votre Excellence.

J. O. COTÉ, G.C.P.

A l'honorable
Ministre des chemins de fer et canaux.

(Mémoire.) 26 juillet 1882.

Le soussigné a l'honneur de faire rapport que certaines réclamations résultant de la construction du chemin de fer Intercolonial, ou s'y rattachant directement ou indirectement, lui ont été présentées de temps à autre.

Que parmi ces réclamations il en est qui ont été soumises aux cours, d'autres sur lesquelles M. Frank Shanly, I. C., et autres personnes ont fait rapport, quelques-unes enfin à l'égard desquelles rien n'a encore été fait.

Qu'il est à propos de nommer trois commissaires pour s'enquérir au sujet de ces réclamations, lesquels, après avoir considéré la preuve déjà faite et avoir fait telle autre enquête qu'ils croiront nécessaire, feront rapport à ce sujet à Votre Excellence en conseil pour son information, et afin que le Conseil connaisse bien la responsabilité de Sa Majesté relativement à ces réclamations. Que les commissaires, après s'être assurés des faits, retrancheront tout d'abord, et comme préliminaire à l'investigation des diverses réclamations qui leur seront soumises, celles tombant dans aucune des six classes suivantes:

1. Toute réclamation faite par une personne qui n'a pas de contrat avec Sa Majesté.

2. Toute réclamation portée devant une cour de justice qui aura été jugée contre le réclamant, sauf lorsque la décision adverse n'a été rendue que pour le motif suivant, savoir : que l'ingénieur en chef n'a pas certifié que l'ouvrage avait été dûment exécuté.

3. Toute réclamation qui, du consentement des parties, ou de leurs procureurs ou conseils, et des personnes agissant alors au nom de Sa Majesté, devait suivre le résultat d'une cause portée devant les cours, lorsque la cause a été jugée contrairement à la réclamation, sauf cependant l'exception contenue dans la dernière classe de causes.

4. Toute réclamation résultant d'un contrat, ou y ayant trait, dont l'exécution a été légalement enlevée aux entrepreneurs, et que Sa Majesté a dû faire terminer à perte.

5. Toute réclamation qui a été réglée et déterminée par les commissaires du chemin de fer Intercolonial, par le département des travaux publics ou par le département des chemins de fer et canaux.

6. Toute réclamation que le réclamant a entièrement acquittée.

Le soussigné recommande donc qu'on nomme trois commissaires pour prendre connaissance des dites réclamations et faire rapport à Votre Excellence en conseil sur la responsabilité de Sa Majesté relativement à chacune des dites réclamations, en excluant d'abord toutes celles tombant dans aucune des six sections ci-énumérées, Qu'ils puissent faire usage de la preuve entendue par toute cour, personne ou personnes qui ont eu ou peuvent avoir affaire à l'examen ou l'investigation des dites réclamations, et puissent, s'ils le jugent convenable, faire une nouvelle investigation et enquête sur les dites réclamations. Il recommande en outre qu'un officier du département des chemins de fer et canaux soit nommé secrétaire des dits commissaires, et qu'il sera de son devoir d'aider aux dits commissaires et prendre connaissance, en cette qualité, des dites réclamations.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER,
Ministre des chemins de fer et canaux.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 28 juillet 1882.

Vu le rapport, en date du 26 juillet 1882, du ministre des chemins de fer et canaux, soumettant que certaines réclamations résultant de la construction du chemin de fer Intercolonial, ou s'y rattachant, directement ou indirectement, lui ont été présentées de temps à autre ;

Que parmi ces réclamations il en est qui ont été soumises aux cours, d'autres sur lesquelles M. Frank Shanly, I. C., et autres personnes, ont fait rapport ; quelques-unes enfin à l'égard desquelles rien n'a encore été fait.

Qu'il est à propos de nommer trois commissaires pour s'enquérir au sujet de ces réclamations, lesquels, après avoir considéré la preuve déjà faite et avoir fait telle autre enquête qu'ils croiront nécessaire, feront rapport à ce sujet à Votre Excellence

en conseil pour son information, et afin que le Conseil connaisse bien la responsabilité de Sa Majesté relativement à ces informations. Que les commissaires, après s'être assurés des faits, retrancheront tout d'abord, et comme préliminaire à l'investigation des diverses réclamations qui leur seront soumises, celles tombant dans aucune des six classes suivantes :

1. Toute réclamation faite par une personne qui n'a pas de contrat avec Sa Majesté.

2. Toute reclamation portée devant une cour de justice qui aura été jugée contre le réclamant, sauf lorsque la décision adverse n'a été rendue que pour le motif suivant, savoir: que l'ingénieur en chef n'a pas certifié que l'ouvrage avait été dûment exécuté.

3. Toute réclamation qui, du consentement des parties, ou de leurs procureurs ou conseils, et des personnes agissant alors au nom de Sa Majesté, devait suivre le résultat d'une cause portée devant les cours, lorsque la cause a été jugée contrairement à la réclamation, sauf cependant l'exception contenue dans la dernière classe de causes.

4. Toute réclamation résultant d'un contrat, ou y ayant trait, dont l'exécution a été légalement enlevée aux entrepreneurs, et que Sa Majesté a dû faire terminer à perte.

5. Toute réclamation qui a été réglée et déterminée par les commissaires du chemin de fer Intercolonial, par le département des travaux publics ou par le département des chemins de fer et canaux.

6. Toute réclamation que le réclamant a entièrement acquittée.

Le ministre recommande donc qu'on nomme trois commissaires pour prendre connaissance des dites réclamations et faire rapport au gouverneur en conseil sur la responsabilité de Sa Majesté relativement à chacune des dites réclamations, en excluant d'abord toutes celles tombant dans aucune des six sections ci-énumérées. Qu'ils puissent faire usage de la preuve entendue par toute cour, personne ou personnes qui ont eu ou peuvent avoir affaire à l'examen ou l'investigation des dites réclamations, et puissent, s'ils le jugent convenable, faire une nouvelle investigation et enquête sur les dites réclamations. Il recommande en outre qu'un officier du département des chemins de fer et canaux soit nommé secrétaire des dits commissaires, et qu'il sera de son devoir d'aider aux dits commissaires et prendre connaissance, en cette qualité, des dites réclamations.

Le comité soumet la recommandation qui précède à l'approbation de Votre Excellence, mais il recommande de ne pas définir les fonctions du secrétaire de la manière mentionnée en la dite recommandation.

JOHN J. McGEE.

A l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

(Mémoire). 26 juillet 1882.

Comme il a plu à Son Excellence en conseil approuver la nomination de trois commissaires et d'un secrétaire, pour étudier la preuve, prendre connaissance de certaines réclamations se rattachant à la construction du chemin de fer Intercolonial et faire rapport à ce sujet, le soussigné a l'honneur de recommander de nommer commissaires les trois personnes suivantes, savoir : MM. George M. Clarke, George Laidlaw et Frédérick Broughton, et secrétaire, M. Louis K. Jones.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER,
Ministre des chemins de fer et canaux.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 28 juillet 1882.

Vu la recommandation du ministre des chemins de fer et canaux, le comité est d'avis que MM. George M. Clarke, George Laidlaw et Frédérick Broughton soient nommés commissaires pour étudier la preuve, prendre connaissance de certaines

réclamations se rattachant à la construction du chemin de fer Intercolonial et faire rapport à ce sujet, et M. Louis K. Jones, secrétaire des dits commissaires.

JOHN J. McGEE.

A l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 2 août 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer qu'il a été rendu un arrêté du conseil nommant trois commissaires et un secrétaire, pour prendre connaissance de certaines réclamations résultant de la construction du chemin de fer Intercolonial, ou s'y rattachant, lesquels, après avoir examiné la preuve entendue et avoir fait telles autres enquêtes qu'ils jugeront désirables, feront rapport à Son Excellence en conseil, afin que le Conseil connaisse parfaitement quelle est la responsabilité de Sa Majesté relativement aux dites réclamations. Je dois de plus vous notifier que vous avez été nommé l'un des dits commissaires, conjointement avec MM. G. Clarke et G. Laidlaw, le secrétaire étant M. Louis K. Jones, employé de ce département. Veuillez me dire si vous acceptez ou non cette charge.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
A. P. BRADLEY, secrétaire.

A M. F. BROUGHTON,
Compagnie de chemin de fer Grand-Occidental, Hamilton.

OTTAWA, 2 août 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer qu'il a été rendu un arrêté du conseil nommant trois commissaires et un secrétaire, pour prendre connaissance de certaines réclamations résultant de la construction du chemin de fer Intercolonial, ou s'y rattchant, lesquels, après avoir considéré la preuve entendue et avoir fait tels autres enquêtes qu'ils jugeront désirables, feront rapport à Son Excellence en conseil, afin que le Conseil connaisse parfaitement quelle est la responsabilité de Sa Majesté relativement aux dites réclamations. Je dois de plus vous notifier que vous avez été nommé l'un des dits commissaires, conjointement avec MM. G. Laidlaw et F. Broughton, le secrétaire étant M. Louis. R. Jones, employé de ce département. Veuillez me dire si vous acceptez ou non cette charge.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
A. P. BRADLEY, secrétaire.

A M. G. M. CLARKE,
Juge, Cobourg, Ontario.

OTTAWA, 2 août 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer qu'il a été rendu un arrêté du conseil nommant trois commissaires et un secrétaire, pour prendre connaissance de certaines réclamations résultant de la construction du chemin de fer Intercolonial, ou y ayant trait, lesquels après avoir considéré la preuve entendue et avoir fait tels autres enquêtes qu'ils jugeront désirables, feront rapport à Son Excellence en conseil, afin que le conseil connaisse parfaitement quelle est la responsabilité de Sa Majesté relativement aux dites réclamations. Je dois de plus vous notifier que vous avez été nommé un des dits commissaires conjointement avec MM. G. M. Clarke et F. Broughton, le secrétaire étant M. Louis R. Jones, employé de ce département. Veuillez me dire si vous acceptez ou non cette charge.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
A. P. BRADLEY, secrétaire.

A M. GEORGE LAIDLAW,
Toronto.

COBOURG, 3 août 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre en date d'hier, me notifiant que par un arrêté du conseil j'ai été nommé commissaire conjointement, avec MM. Laidlaw et Broughton, pour faire rapport au sujet de réclamations se rattachant au chemin de fer Intercolonial. En réponse, je dois vous dire que je pourrai agir en cette qualité.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
GEORGE M. CLARKE.

A M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire des chemins de fer et canaux.

THE FORT, CHEMIN VICTORIA, 5 août 1882.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 2 août, qui a trait à ma nomination comme commissaire pour prendre connaissance de certaines réclamations, etc. Veuillez exprimer au ministre des chemins de fer combien je reconnais et apprécie l'honneur qu'il a voulu me faire, et lui dire que je regrette de ne pouvoir accepter cette charge, parce que je suis obligé d'aller au Nord-Ouest aider mes fils et quelques-uns de mes voisins à y choisir des terres.

Bien à vous,
G. LAIDLAW.

A M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 10 août 1882.

Avez-vous reçu ma lettre du 2 courant, *in re* investigation de certaines réclamations concernant le chemin de fer Intercolonial. Quand le ministre doit-il attendre votre réponse ?

A. P. BRADLEY,
Secrétaire.

A M. F. BROUGHTON,
Cie de chemin de fer Grand-Occidental, Hamilton.

HAMILTON, 10 août 1882.

J'ai reçu votre dépêche. Je suis fâché d'avoir retardé à répondre, mais je m'attends à quelque changement, demain probablement, et il m'est difficile de vous écrire avant d'avoir appris de London quelles seront mes occupations. Peut-être je pourrai vous envoyer une lettre aujourd'hui ou demain, sinon, je vous répondrai certainement d'une manière négative demain soir.

F. BROUGHTON.

A M. A. P. BRADLEY,
Département des chemins de fer et cananx.

HAMILTON, 11 août 1882.

Je pourrai, je crois, vous donner une réponse définitive demain ; cela fera-t-il ?

F. BROUGHTON.

A M. A. P. BRADLEY,
Département des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 11 août 1882.

Oui, et même lundi ou mardi.

A. B. BRADLEY.

A M. F. BROUGHTON,
Hamilton.

(Dépêche.) MONTRÉAL, 17 août 1882.

Les choses ont tellement marché aujourd'hui que je puis vous répondre affirmativement, ce que je fais.

F. BROUGHTON.

A M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire des chemins de fer et canaux.

CHEMIN DE FER GRAND-OCCIDENTAL DU CANADA,
BUREAU DE L'ADMINISTRATEUR GÉNÉRAL,
Hamilton, Ont., 22 août 1882.

MON CHER MONSIEUR,—J'ai eu le plaisir de vous télégraphier de Montréal que je pourrais faire partie de la commission au sujet de laquelle nous avons correspondu.

J'ai le plaisir de confirmer aujourd'hui cette dépêche, et je m'attends à avoir bientôt de vos nouvelles.

Je suis, mon cher monsieur,
Votre tout dévoué,
F. BROUGHTON.

A M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire des chemins de fer et canaux.

(Mémoire.) OTTAWA, 13 septembre 1882.

Le soussigné a l'honneur de recommander de substituer le nom du colonel C. S. Gzowski à celui de M. George Laidlaw, comme l'un des trois commissaires nommés par l'arrêté du Conseil du 28 juillet dernier pour s'enquérir et faire rapport au sujet de certaines réclamations résultant de contrats pour la construction du chemin de fer Intercolonial, M. Laidlaw ne pouvant accepter cette charge.

Respectueusement soumis,
J. H. POPE,
Ministre intérimaire des chemins de fer et canaux.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Honneur le député de Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 14 septembre 1882.

Vu la recommandation du ministre intérimaire des chemins de fer et canaux, le comité est d'avis que le colonel C. S. Gzowski, soit nommé l'un des trois commissaires aux termes de l'arrêté du Conseil du 28 juillet dernier pour s'enquérir et faire rapport au sujet de certaines réclamations résultant de la construction du chemin de fer Intercolonial, aux lieu et place de M. George Laidlaw, qui ne peut accepter cette charge.

JOHN J. McGEE.

A l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 16 septembre 1882.

Je dois vous demander si vous accepteriez la charge de commissaire pour prendre connaissance des réclamations des entrepreneurs du chemin de fer Intercolonial et faire rapport. Les deux autres commissaires sont M. le juge Clarke et M. Broughton.

Je vous envoie une lettre aujourd'hui.

A. P. BRADLEY,
Secrétaire.

Au Colonel GZOWSKI,
Toronto.

OTTAWA, 26 septembre 1882.

MONSIEUR, Je suis chargé de vous informer qu'il a été rendu un arrêté du Conseil autorisant la formation d'un bureau de commissaires, au nombre de trois, et d'un secrétaire, qui prendra connaissance de certaines réclamations résultant de la cons-

truction du chemin de fer Intercolonial ou s'y rattachant, et qui, après avoir étudié la preuve déjà faite et avoir fait telle autre investigation qui paraîtra désirable, fera rapport au gouverneur en conseil au sujet de ces réclamations, afin que le Conseil connaisse parfaitement quelle est la responsabilité de Sa Majesté relativement aux dites réclamations.

Je dois vous notifier de plus que vous êtes nommé l'un des dits commissaires, les deux autres étant MM. G. M. Clark et F. Broughton. Le secrétaire est M. L. K. Jones, employé de ce département. Veuillez, s'il vous plaît, me dire si vous pouvez ou non agir en cette qualité.

Je suis, monsieur.
Votre obéissant serviteur,
A. P. BRADLEY, secrétaire, *per* F. A. D

Au colonel C. S. Gzowski,
Toronto.

Toronto, 28 septembre 1882.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre dépêche et de votre lettre du 16 courant, m'informant que l'honorable Conseil privé m'a fait l'honneur de me nommer l'un des commissaires pour prendre connaissance de certaines réclamations résultant de la construction du chemin de fer Intercolonial, et s'y rattachant, et faire rapport à ce sujet.

De retour au Canada, après une longue absence, il me faudra d'ici à quelque temps donner toute mon attention à plusieurs affaires publiques et privées auxquelles je suis intéressé.

Les fonctions dont parle votre lettre exigeront beaucoup de travail et de temps et devront, je le présume, être remplies à Ottawa.

Je ne pourrais dans ce moment, je le crains, m'acquitter convenablement de ce devoir.

Tout en remerciant l'honorable Conseil privé d'avoir bien voulu me nommer.

J'ai l'honneur de demeurer,
Votre obéissant serviteur,
C. S. GZOWSKI.

A M. A. P. Bradley,
Secrétaire des chemins de fer et canaux.

Ottawa, 26 septembre 1882.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous informer que par un arrêté du conseil du 28 juillet, vous avez été nommé secrétaire du bureau des commissaires chargés de s'enquérir des réclamations portées contre le gouvernement et résultant de contrats pour la construction du chemin de fer Intercolonial.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
A. P. BRADLEY, secrétaire, *per* M. T.

A M. L. K. Jones.

(Mémoire.) Ottawa, 6 octobre 1882.

Le soussigné a l'honneur de recommander qu'on nomme M. Darcy Boulton, de Cobourg, pour remplacer M. George Laidlaw, l'un des trois commissaires nommés par l'arrêté du conseil du 28 juillet dernier, pour prendre connaissance de certaines réclamations se rattachant à la construction du chemin de fer Intercolonial et faire rapport à ce sujet. Le colonel C. S. Gzowski, dont le nom avait été substitué à celui de M. Laidlaw par l'arrêté du conseil du 14 dernier, ne peut non plus remplir cette fonction.

Respectueusement soumis,
CHARLES TUPPER,
Ministre des chemins de fer et canaux.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Honneur le député de Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 7 octobre 1882.

Vu le mémoire en date du 6 octobre 1882, du ministre des chemins de fer et canaux, recommandant qu'on nomme M. Darcy E. Boulton, de Cobourg, pour remplacer M. George Laidlaw, l'un des trois commissaires nommés par l'arrêté du conseil du 28 juillet dernier, pour prendre connaissance de certaines réclamations se rattachant à la construction du chemin de fer Intercolonial et faire rapport à ce sujet, et que l'arrêté du conseil du 14 septembre substituant au nom de M. Laidlaw celui du colonel C. S. Gzowski, qui ne peut non plus remplir cet emploi, soit annulé,

Le comité soumet la recommandation qui précède à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE.

A l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 16 octobre 1882.

MONSIEUR, J'ai l'honneur de vous informer que par un arrêté du conseil du 7 courant vous êtes nommé l'un des trois commissaires chargés de s'enquérir et de faire rapport au sujet de certaines réclamations d'entrepreneurs se rattachant à la construction du chemin de fer Intercolonial. Les deux autres commissaires sont MM. G. M. Clarke et F. Broughton. Je dois aussi vous demander si vous acceptez ou non cette charge.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
A. P. BRADLEY
Secrétaire.

A. M. DARCY E. BOULTON, C. R.,
Cobourg, Ont.

COBOURG, 17 octobre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 16, m'informant que par un arrêté du conseil j'ai été nommé l'un des trois commissaires, chargés de s'enquérir et de faire rapport au sujet de certaines réclamations d'entrepreneurs résultant de la construction du chemin de fer Intercolonial ; les autres commissaires étant MM. Georges M. Clarke et F. Broughton.

J'ai l'honneur d'accepter cet emploi.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
D. E. BOULTON

A M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire.

OTTAWA, 20 octobre 1882.

MONSIEUR,—Je suis chargé d'accuser réception de votre lettre du 17 courant, dans laquelle vous acceptez la situation de commissaire, conjointement avec MM. George M. Clarke et F. Broughton, pour prendre connaissance de certaines réclamations se rattachant à la construction du chemin de fer Intercolonial et faire rapport à ce sujet, et de vous transmettre sous ce pli pour votre information et gouverne, copie d'un arrêté du conseil du 28 juillet dernier déterminant les devoirs de la commission.

Je dois de plus vous dire qu'un bureau sera mis à la disposition de la commission à Ottawa, et vous demander de vouloir bien communiquer avec les autres commissaires et fixer ensemble le plus tôt possible le jour où vous commencerez vos travaux.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
A. P. BRADLEY,
Secrétaire.

A M. D. E. BOULTON, Cobourg, Ont.

OTTAWA, 20 octobre 1882.

MONSIEUR,—Je suis chargé de vous informer que M. Darcy E. Boulton a accepté la situation de commissaire pour s'enquérir et faire rapport, conjointement avec vous et M. F. Brougton, au sujet de certaines réclamations résultant de la construction du chemin de fer Intercolonial, et de vous transmettre sous ce pli copie d'un arrêté du conseil du 28 juillet dernier déterminant les devoirs de la commission.

Je dois de plus vous dire qu'un bureau sera mis à la disposition de la commission, à Ottawa, et vous demander de vouloir bien communiquer avec les autres commissaires et fixer ensemble le plus tôt possible le jour où vous commencerez vos travaux.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
A. P. BRADLEY,
Secrétaire.

A l'honorable George M. Clarke,
Cobourg, Ont.

OTTAWA, 20 octobre 1882.

MONSIEUR,—Je suis chargé de vous informer que M. Darcy E. Boulton a accepté la situation de commissaire, conjointement avec vous et M. G. M. Clarke, pour prendre connaissance de certaines réclamations résultant de la construction du chemin de fer Intercolonial et faire rapport à ce sujet, et de vous transmettre sous ce pli copie d'un arrêté du conseil du 28 juillet dernier déterminant les devoirs de la commission.

Je dois, de plus vous dire qu'un bureau sera mis à la disposition de la commission, à Ottawa, et vous demander de vouloir bien communiquer avec les autres commissaires et fixer ensemble le plus tôt possible le jour où vous commencerez vos travaux.

Je suis, monsieur.
Votre obéissant serviteur,
A. P. BRADLEY,
Secrétaire.

A M. F. BROUGHTON,
Hamilton.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,
BUREAU DE LA COMMISSION, OTTAWA, 27 octobre 1872.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vons informer que la commission nommée pour prendre connaissance des réclamations résultant de la construction du chemin de fer Intercolonial est organisée et prête à commencer son travail.

Les commissaires me chargent de vous demander si le gouvernement a l'intention de leur donner des instructions sur le but de l'enquête, autres que celles contenues dans l'arrêté du conseil en vertu duquel ils tiennent leur nomination.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
L. K. JONES,
Secrétaire.

A M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 21 novembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli, copie d'un arrêté du conseil du 28 juillet 1882, autorisant la nomination de trois commissaires chargés de s'enquérir et de faire rapport à Son Excellence au sujet de certaines réclamations pendantes des entrepreneurs touchant la construction du chemin de fer Intercolonial;

de plus, copie de deux arrêtés du conseil, datés respectivement du 28 juillet et du 7 octobre, nommant MM. G. M. Clarke, Fred. Broughton et Darcy E. Boulton, commissaires, et M. L. K. Jones, secrétaire.

Je dois vous prier d'expédier une commission, aux termes des dits arrêtés du conseil, à ces messieurs.

On me charge de vous demander en même temps si l'on devra fournir à la commission, pour sa gouverne, aucune instruction relativement au mode de procédure autre que celles qui pourront être contenues dans la commission.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
A. P. BRADLEY, secrétaire.

A M. G. W. Burbidge,
Sous-ministre de la justice.

Ottawa, 23 novembre 1882.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 21, me transmettant copie d'un arrêté du conseil en date du 28 juillet 1882, autorisant la nomination de trois commissaires pour s'enquérir et faire rapport à Son Excellence au sujet de certaines réclamations pendantes présentées par des entrepreneurs touchant la construction du chemin de fer Intercolonial, ainsi que d'autres documents.

Je dois vous dire en réponse qu'on a préparé un projet de commission, lequel sera transmis au secrétaire d'Etat demain. Il serait de plus convenable que le ministre des chemins de fer et canaux soumît aux commissaires une liste des réclamations dont il serait à propos de prendre connaissance, à son avis, tout en leur donnant instruction d'agir conformément aux termes de la commission et de se conformer strictement aux pouvoirs y accordés. Le ministre de la justice ne pense pas qu'il soit nécessaire de leur donner d'autres instructions, parce que la commission est fort complète par elle-même.

Je suggérerais aussi que le ministre donne instruction, par une lettre, au secrétaire de la commission, qui est un des officiers de son département, de prendre connaissance ou d'aider lors de l'enquête au sujet de ces réclamations, conjointement avec les commissaires, afin de lui permettre de faire prêter serment au nom de la commission, en vertu de la section 98 du chap. 25, 44e Victoria.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,
GEO. W. BURBIDGE, S. M. J.

A M. A. P. Bradley,
Secrétaire des chemins de fer et canaux.

CANADA.

L'honorable sir William Johnston Ritchie, chevalier, député de Son Excellence le très honorable sir John Douglass Sutherland Campbell (communément appelé le marquis de Lorne), un des très honorables conseillers privés de Sa Majesté, chevalier du très ancien et très noble ordre du Chardon, et chevalier Grand-Croix de l'ordre très distingué de Saint-Michel et de Saint-George, gouverneur général et vice-amiral du Canada.

A George Mackenzie Clarke, écuier, juge de la cour de comté des comtés unis de Northumberland et Durham, dans la province d'Ontario, dans la Puissance du Canada; Frederick Broughton, de la ville d'Hamilton, dans la dite province d'Ontario, gentilhomme ; et D'Arcy Edward Boulton, de la ville de Cobourg, dans la dite province d'Ontario, avocat; et à tous ceux que les présentes verront.

SALUT :

ATTENDU qu'un rapport du ministre des chemins de fer et canaux, en date du vingt-sixième jour de juillet, en l'année de Notre Seigneur mil huit cent quatre-vingt-

deux, soumettant que certaines réclamations résultant de la construction du chemin de fer Intercolonial, ou s'y rattachant directement ou indirectement, lui ont été présentées de temps à autre; que parmi ces réclamations il en est qui ont été soumises aux cours, d'autres sur lesquelles M. Frank Shanly, I. C., et autres personnes, ont fait rapport, quelques-unes enfin à l'égard desquelles rien n'a encore été fait, et qu'il était à propos de nommer trois commissaires pour s'enquérir au sujet de ces réclamations, lesquels, après avoir considéré la preuve déjà faite, et avoir fait telle autre enquête qu'ils croiront nécessaire, feront rapport à Son Excellence le gouverneur général en conseil, pour l'information du Conseil et afin qu'il connaisse bien la responsabilité de Sa Majesté relativement à ces réclamations; et que les commissaires après s'être assurés des faits, retrancheront tout d'abord et comme préliminaire à l'investigation des diverses réclamations qui leur seront soumises, celles tombant dans aucune des six clauses énumérées au dit rapport du dit ministre des chemins de fer et canaux; il a plu à Son Excellence le gouverneur général en conseil approuver le dit rapport, le vingt-huitième jour de juillet de l'année susdite, et il lui a plu en outre ordonner et enjoindre que trois commissaires fussent nommés pour prendre connaissance des dites réclamations et faire rapport au gouverneur en conseil sur la responsabilité de Sa Majesté relativement à chacune des dites réclamations, en excluant d'abord toutes celles tombant dans aucune des six clauses énumérées au dit rapport et ci-après; et qu'ils puissent faire usage de la preuve entendue par toute cour, personne ou personnes qui ont eu ou peuvent avoir affaire à l'examen ou l'investigation des dites réclamations, et puissent, s'ils le jugent convenable, faire une nouvelle investigation et enquête sur les dites réclamations.

Sachez maintenant, que reposant toute confiance en votre loyauté, intégrité et habileté, nous, l'honorable sir William Johnston Ritchie, chevalier, le député de Son Excellence le gouverneur général, par et de l'avis du Conseil privé de la reine pour le Canada et en vertu de l'autorité de l'arrêté du conseil en partie cité précédemment, vous avons nommé, constitué et établi, et par ces présentes vous nommons, constituons, les dits George Mackenzie Clarke, Frederick Broughton, et D'Arcy Edward Boulton, commissaires pour prendre connaissance des dites réclamations résultant de la construction du chemin de fer Intercolonial ou s'y rattachant directement ou indirectement, ainsi que cela est énoncé dans le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et dans les dits arrêtés du conseil, datés respectivement des vingt-six et vingt-huitième jours de juillet de l'année de Notre-Seigneur mil huit cent quatre-vingt-deux, et lors de cette investigation vous êtes autorisés à faire usage de la preuve entendue par toute cour, personne ou personnes qui ont eu ou peuvent avoir affaire à l'examen ou l'investigation des dites réclamations, et pourrez, si vous le jugez à propos, faire un nouvelle investigation et enquête au sujet des dites réclamations.

Pourvu toujours qu'en votre qualité de commissaires, après vous être assurés des faits, vous retranchiez tout d'abord et comme préliminaire à l'investigation des diverses réclamations qui vous seront soumises, toutes celles tombant dans aucune des six classes suivantes, savoir:—

1. Toute réclamation faite par une personne qui n'a pas de contrat avec Sa Majesté.

2. Toute réclamation portée devant une cour de justice qui aura été jugée contre le réclamant, sauf lorsque la décision adverse n'a été rendue que pour le motif suivant, savoir: que l'ingénieur en chef n'a pas certifié que l'ouvrage avait été dûment exécuté.

3. Toute réclamation qui, du consentement des parties, ou de leurs procureurs ou conseils, et des personnes agissant alors au nom de Sa Majesté, devrait suivre le résultat d'une cause portée devant les cours, lorsque la cause a été jugée contrairement à la réclamation, sauf cependant l'exception contenue dans la dernière classe de causes.

4. Toute réclamation résultant d'un contrat, ou y ayant trait, dont l'exécution a été légalement enlevée aux entrepreneurs, et que Sa Majesté a dû faire terminer à perte.

5. Toute réclamation qui a été réglée et déterminée par les commissaires du

chemin de fer Intercolonial, par le département des travaux publics ou par le département des chemins de fer et canaux.

6. Toute réclamation que le réclamant a entièrement acquittée.

Et nous vous ordonnons et enjoignons, en outre, les dits George Mackenzie Clarke, Frédérick Broughton, et D'Arcy Edward Boulton, de faire rapport, en votre qualité de commissaires comme susdit, à Son Excellence le gouverneur général, du résultat de cette investigation et de la responsabilité de Sa Majesté relativement à chacune des dites réclamations que vous êtes autorisés à examiner, ainsi qu'il est dit ci-dessus.

Pour, par vous, les dits George Mackenzie Clarke, Frédérick Broughton et D'Arcy Edward Boulton, occuper, tenir, exercer la dite charge de commissaires comme susdit et en jouir, avec tous les droits, pouvoirs, privilèges, autorités et émoluments y attachés.

Signé et scellé à Ottawa, ce septième jour d'octobre, en l'année de Notre-Seigneur mil huit cent quatre-vingt-deux, et dans la quarante-sixième année du règne de Sa Majesté.

W. J. RITCHIE, député du gouverneur.

Par ordre, A. W. McLelan, secrétaire d'Etat intérimaire.

Ottawa, 21 novembre 1882.

Monsieur,—Je suis chargé de vous informer que la commission nommée pour examiner les réclamations des entrepreneurs du chemin de fer Intercolonial doit commencer à prendre connaissance de ces causes le 29 courant, et de vous prier de vouloir faire nommer un conseil pour représenter la couronne devant la commission.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

A M. G. W. Burbidge, sous-ministre de la justice.

Ottawa, 23 novembre 1882.

Monsieur,—En réponse à votre lettre du 21 courant, j'ai l'honneur de vous informer que le ministre a nommé M. Z. A. Lash, C. R., de Toronto, conseil pour représenter la couronne devant la commission nommée pour examiner les réclamations des entrepreneurs du chemin de fer Intercolonial.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

GEO. W. BURBIDGE, S. M. J.

A M. A. P. Bradley,
Secrétaire des chemins de fer et canaux.

Ottawa, 29 novembre 1882.

Monsieur,—Je suis chargé, par le ministre des chemins de fer, de vous transmettre les réclamations énumérées dans les deux listes ci-incluses au sujet desquelles les commissaires nommés pour prendre connaissance des réclamations relatives au chemin de fer Intercolonial devront s'enquérir et faire rapport, telle investigation devant être faite conformément aux termes de la commission et limitée strictement aux pouvoirs y accordés.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

A M. L. K. Jones,
Secrétaire de la commission des réclamations du C. F. I.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Réclamations présentées par les entrepreneurs et soumises à M. Shanly—Feuille "A."

Section.	Réclamants.	Montant.	Nature.
		$ cts.	
5	Alex. McDonnell et Cie	91,479 00	Travail supplémentaire sur la section.
....	do do	47,005 98	Nivellement du terrain aux gares de Saint-Fabien et du Bic
8	Duncan Macdonald..................	60,099 00	Travail supplémentaire sur la section.
10	do do	233,835 00	do do
16 } 10 } .... 20 }	do do	55,499 68	Pose de la voie et ballastage.
9	J. B. Bertrand et Cie.	239,817 00	Travail supplémentaire sur la section.
15	do do	337,468 00	do do
11	Starr et De Wolf....................	62,874 64	do do
23	do do	427,277 20	do do
12	Summer et Lomers...................	253,681 00	do et dommages.
13	W. E. McDonald et Cie	199,430 00	do et outillage.
14	Alexander McGaw	7,500 00	Balance sur certain travail.
....	do do	48,992 00	Travail supplémentaire sur la section.
18	R. H. McGreevy.......................	839,557 40	do do
10	McBean et Robinson.................	12,709 00	do do
4	James G. Fraser	4,252 00	Nivellement sur la section.
4 } 7 } .... 12 }	Donald Fraser et Cie......	10,175 00	Posage de la voie et ballastage.
Bridge.	Martin Murphy.	21,311 00	Travail suppplém., pont de Ristigouche
....	McCarron et Cameron..................	27,712 10	Balance et travail suppl. sur la section.
	Non soumises à M. Shanly.		
4	Smith et Pitblado........................	76,875 00	Travail supplémentaire sur la section.
7	E. A. Jones..............................	124,663 00	do do
17	S. P. Tuck................................	200,000 00	Perte de contrat.

28 novembre 1882.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Menues réclamations soumises à M. Shanly—Feuille " B."

Nombre.	Réclamants.	Montant.	Nature.
		$ cts.	
1	H. B. Higginson	20,128 35	Construction de ponts en fer.
2	Henry Clark	450 00	Dommage à une maison, etc.
3	Mme Barbarie	244 00	Enregistrement de contrats, etc.
4	Geo. Sutherland	4,318 08	Payés à la main-d'œuvre, etc., sect. 16.
5	Ferdinand Turgeon	2,225 00	Traverses sur la section 9.
6	Hon. Wm. Muirhead	2,651 27	Même chose que le nº 4.
7	E. P. Ellis	51 20	Travail sur la section 16.
8	Amice Duval	104 55	Travail sur la section 16.
9	Wm. S. Bateman	125 50	Travail sur la section 16.
10	Michael Cowhig	1,600 00	do do
11	D. Bégin	500 00	Dommage à un terrain.
12	J. M. Blaikie	1,799 83	Remise des locomotives à Truro.
13	K F. Burns	831 36	Même chose que le nº 4.
14	Alphonse Matte	1,985 19	Abri et clôtures paraneige.
15	Frank Meahan	810 00	Louage de chevaux, etc., section 16.
16	C. H. Mann	6,016 61	Abri et clôtures paraneige.
17	John Russell	Non indiqué.	Terrain occupé.
18	H. G. C. Ketchum	2,180 50	Surpayé sur fret.
19	Gouvernement du N.-Brunswick	150,000 00	Bonus à la Cie de chemin de fer du Prolongement de l'Est.
20	Sylvain et Lepage	8,644 00	Abri et clôtures paraneige.
21	Finnihan et Hawks	184 50	Traverses.
22	John D. Fraser	1,560 00	Sous-entrepreneur, section 7.
23	John Calligan	867 00	Perdu par la petite vérole.

28 novembre 1882.

OTTAWA, 24 octobre 1882.

(MÉMOIRE.)

Le soussigné a l'honneur de représenter qu'en vertu des arrêtés du Conseil, datés respectivement 28 juillet et 7 octobre, trois commissaires et un secrétaire ont été nommés pour s'enquérir et faire rapport au sujet des réclamations pendantes des entrepreneurs touchant la construction du chemin de fer Intercolonial.

Qu'il n'y a pas actuellement de fonds disponibles pour couvrir la dépense nécessaire pour les appointements et déboursés des commissaires, leur secrétaire et ses aides.

Le soussigné a en conséquence l'honneur de recommander qu'il soit émis un mandat spécial de Son Excellence le gouverneur général pour une somme de $5,000, afin de couvrir cette dépense.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. H. POPE,
Ministre intérimaire des chemins de fer et canaux.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé approuvé par Son Honneur le député de Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 27 octobre 1882.

Vu le mémoire en date du 24 octobre 1882, du ministre intérimaire des chemins de fer et canaux, représentant qu'en vertu des arrêtés du Conseil, datés respecti-

vement 28 juillet et 7 octobre, trois commissaires et un secrétaire ont été nommés pour s'enquérir et faire rapport au sujet des réclamations pendantes des entrepreneurs touchant la construction du chemin de fer Intercolonial.

Le ministre recommande, vu que la nécessité est urgente et que le ministre des finances a fait rapport qu'il n'y avait aucun crédit parlementaire sur lequel on pouvait prélever cette somme, qu'il soit émis un mandat spécial du gouverneur général pour la somme de $5,000, afin de couvrir la dépense nécessaire pour les appointements et déboursés des commissaires, leur secrétaire et ses aides.

Le comité est d'avis qu'il soit émis un mandat spécial ainsi qu'il est recommandé.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JOHN J. McGEE.

COMMISSION RELATIVE AUX RÉCLAMATIONS, CHEMIN INTERCOLONIAL.
BUREAU DU SECRÉTAIRE, OTTAWA, 1er mars 1883.

MONSIEUR,—Je suis chargé par les commissaires nommés pour s'enquérir des réclamations résultant de la construction du chemin de fer Intercolonial, de vous dire que la commission s'est réunie et a été organisée le 26 octobre dernier, et a siégé depuis lors pendant 105 jours.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

L. K. JONES,
Secrétaire.

A M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 16 janvier 1883.

(Mémoire.)

Le soussigné a l'honneur de recommander qu'il soit émis un mandat spécial du gouverneur général pour la somme de quinze mille dollars, afin de couvrir les dépenses et déboursés de la commission du chemin de fer Intercolonial, vu qu'il n'y a actuellement aucuns fonds disponibles à même lesquels on puisse faire ces paiements, ce montant devant être couvert par un article compris dans le budget supplémentaire de l'année 1882-83 qui sera présenté au parlement à sa prochaine session.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

CHARLES TUPPER,
Ministre des chemins de fer et canaux.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence l'administrateur du gouvernement en conseil, le 19 janvier 1883.

Vu le mémoire en date du 16 janvier 1883 du ministre des chemins de fer et canaux, représentant qu'on a besoin d'une somme de $15,000 pour couvrir les dépenses et déboursés de la commission du chemin de fer Intercolonial, et comme la nécessité est urgente et que le ministre des finances a fait rapport qu'il n'y avait aucun crédit parlementaire sur lequel on pouvait prélever cette somme, qu'il soit émis un mandat spécial du gouverneur général pour la somme de 15,000, et qu'un montant égal soit inclu dans le budget supplémentaire de l'année 1882-83 qui sera présenté au parlement à sa prochaine session.

Le comité est d'avis qu'il soit émis un mandat spécial en conséquence.

JOHN J. McGEE.

A l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

(Mémoire.) OTTAWA, 10 mars 1883.

Le soussigné a l'honneur de représenter qu'un arrêté du conseil du 28 juillet 1882 autorisait la nomination de trois commissaires, constituant un bureau, pour prendre connaissance de certaines réclamations résultant de la construction du chemin de fer Intercolonial, et de plus, d'un secrétaire du dit bureau.

Que par un arrêté du conseil du même jour, MM. George M. Clarke et F. Broughton furent nommés commissaires, et M. Louis K. Jones, secrétaire.

Un autre arrêté du 7 octobre 1882 nommait comme troisième commissaire M. D'Arcy E. Boulton.

Aucun chiffre de rétribution n'ayant été fixé pour les services des messieurs susdits, le soussigné recommande qu'on leur accorde les appointements suivants :

A M. Geo. M. Clarke,
M. F. Broughton,
M. D'Arcy E. Boulton, } $300 par mois.
M. L. Jones, trois piastres par jour.

Respecteusement soumis,

CHARLES TUPPER,
Ministre des chemins de fer et canaux.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 12 mars 1883.

Vu le rapport en date du 10 mars 1883 du ministre des chemins de fer et canaux, soumettant qu'un arrêté autorisant la nomination de trois commissaires, constituant un bureau, pour prendre connaissance de certaines réclamations résultant de la construction du chemin de fer Intercolonial, et, de plus, d'un secrétaire du dit bureau.

Le ministre représente que par un arrêté du conseil, MM. George M. Clarke, F. Broughton et D'Arcy E. Boulton furent nommés commissaires, et M. Louis K. Jones, secrétaire, et qu'aucun chiffre de rétribution n'ayant été fixé pour les services des messieurs susdits, il recommande qu'on accorde la somme de trois cents piastres par mois ($300) à chacun des dits commissaires, savoir : MM. George M. Clarke, F. Broughton, D'Arcy E. Boulton, et que, de plus, trois dollars par jour soient payés à M. L. K. Jones, le secrétaire.

Le comité soumet la recommandation qui précède à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE.

A l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

RÉPONSE.

(40*c*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 20 février 1883 :—pour: 1° Toute correspondance relative au transfert à Richmond, Halifax, de William D. McCallum, chef du mouvement sur le chemin de fer à Truro, N.-E., pendant la période comprise entre le 1er septembre 1881 et le 7 décembre 1881 ; 2° Toute correspondance échangée, du 7 décembre 1881 au 25 mars 1882, au sujet de son transfert à Truro, de l'offre qui lui a été faite d'une position subalterne, et des recommandations qui ont donné lieu à cette offre ; 3° Toute correspondance échangée depuis le 15 mars 1882, jusqu'à la date de son renvoi définitif le 5 septembre 1882, et subséquemment, s'il en est ; 4° Toute correspondance adressée par James Coleman, surintendant à Truro, au sujet de la promotion, du renvoi ou de la dégradation du dit W. D. McCallum ; toute correspondance adressée par d'autres personnes à D. Pottinger, surintendant principal à Moncton ; toute la corresponce sur le même sujet adressée à sir Leonard Tilley ; la correspondance adressée par D. Pottinger à C. Schreiber; la correspondance de C. Schreiber, et autres à sir Charles Tupper, également sur le même sujet ; toutes recommandations et rapports de toutes personnes quelconques, au sujet du renvoi ou de la dégradation du dit W. D. McCallum, adressés aux différents chefs de départements ; et tous rapports d'enquêtes à ce sujet.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN.

Faisant fonctions de secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
21 mars 1883.

(Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.)

RÉPONSE.

(40*d*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 6 mars, 1883:—Pour un état des accidents arrivés aux convois sur le chemin de fer Intercolonial par suite de rails brisés ou autrement, depuis le 1er mars 1882 jusqu'au 1er juillet 1882, et aussi depuis le 1er juillet 1882 jusqu'au 1er mars 1883, avec les causes respectives et les dates et le chiffre des dommages(s'il en est) causés dans chaque cas à la propriété, et le montant de l'indemnité payée aux ayants droit, ainsi que le montant des réclamations pour pertes ou dommages subis (s'il en est) qui ne sont pas encore réglées.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Faisant fonctions de secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
29 mars 1883.

RÉPONSE.

(40*e*)

A un ORDRE DE LA CHAMBRE DES COMMUNES en date du 16 février 1883:—Pour copie de la réclamation du docteur Lebel, de Saint-Gervais, pour avoir soigné l'un des employés de l'Intercolonial, nommé Dionne, l'automne dernier; ainsi que copie de la réclamation du docteur Renouf pour le même objet, et un état des sommes à eux payées.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Faisant fonctions de secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
24 mars 1883.

(Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.)

RÉPONSE

(40*f*)

A un ORDRE DE LA CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 2 avril 1883 :—
Pour un état indiquant la nature du matériel roulant acheté pour l'Intercolonial compris dans l'item de $153,853.84, à la page 238, part. II des comptes publics de 1882 ; l'endroit où ce matériel a été fabriqué, et le prix payé pour chacune des différentes classes de ce matériel.

James Harris et Cie, Saint-Jean...............	6 wagons plateformes ..	$2,580 00
do do	86 do gondoles	49,132 00
do do	6 do fermés..........	3,420 00
Moncton Car Co., Moncton....	42 do do	35,470 00
do do	37 do plateformes	
Fleming et fils, Saint-Jean......................	3 locomotives...............	32,011 50
Ateliers du ch. de fer du gouv., Moncton...	1 wagon fermé.............	570 00
do do do ...	6 voitures d'employés....	5,200 00
Jas. Crossen, Cobourg...........................	3 do de 1re classe...	14,820 00
Ontario Car Co., London.........................	3 do de 2e classe...	9,900 00
Inspection, annonces, &c., &c..................	....	750 34
Total..................................	....	$153,853 84

C. SCHREIBER.

Ottawa, 31 mars 1883.

RÉPONSE

(40*g*)

A un ORDRE DE LA CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 2 mars 1883 :—
Pour un état de toutes les soumissions présentées pour la construction des hangars à marchandises et des entrepôts au dépôt de l'Intercolonial, à Saint-Jean, N.-B., y compris les fondations, les travaux en brique, la en maçonnerie et autres travaux s'y rattachant ; les noms des divers entrepreneurs et le montant de chaque contrat ; le nombre et les noms des surintendants et surveillants des travaux, et les montants payés pour leurs services.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Faisant fonctions de secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
3 avril 1883.

(Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.)

RÉPONSE.

(40*h*)

A UN ORDRE DE LA CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 2 mars 1883 :—Pour un état indiquant les diverses sommes payées à titre de dédommagement pour appropriation de terrains sur les rues Mill et Pond, à Saint-Jean, N.-B., pour le chemin de fer Intercolonial ; les noms des arbitres nommés pour évaluer les terrains et les appointements qu'ils ont reçus ; les diverses sentences arbitrales qu'ils ont rendues ; la preuve sur laquelle ces sentences ont été basées, et les particuliers auxquels a été payé le montant fixé par ces sentences arbitrales.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Faisant fonctions de secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
3 avril 1883.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT EN EXPLOITATION,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 28 mars 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint, conformément à un ordre de la Chambre des communes, un état indiquant les sommes payées à titre de dédommagement pour expropriation de terrains sur les rues Mill et Pond, à Saint-Jean, N.-B., pour le chemin de fer de l'Intercolonial ; les noms des arbitres nommés pour évaluer les terrains et les appointements qu'ils ont reçus ; les diverses sentences arbitrales qu'ils ont rendues, et les particuliers auxquels a été payé le montant fixé par ces sentences arbitrales.

Les estimateurs ont été MM. Chas. H. Fairweather, George S. de Forest et J. Dew Spur, et la somme qui leur a été payée pour leurs services a été de $1,200.

La seule personne qui ait refusé d'accepter la somme fixée par la sentence a été M. J. D. Robertson, et l'affaire a été soumise aux arbitres officiels.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef et gérant général.

A M. A. P. BRADLEY, secrétaire, chemins de fer et canaux.

ETAT des sommes déterminées par les sentences arbitrales des arbitres nommés pour évaluer les terrains sur les rues Mill et Pond, à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, pour le chemin de fer Intercolonial.

Pleine propriété.			Tenure par bail emphytéotique.			Total.
Nom.	Montant	Total.	Nom.	Montant.	Total.	
	$ cts			$ cts.	$ cts.	
			Bloc n° 1.			
Succ. Wm. Hazen			Cochran & Rogerson	3,250 00		
do ...			Wm. Killy	3,600 00		
do ..			T. O'Connell	1,500 00		
do ...	12,500 00		David Nagle	1,750 00		
do ...			H Fitzmaurice.....	200 00		
do ...			John Donovan	900 00		
do ...			T. O'Leary	4,000 00		
do ...			Patrick Canty	3,000 00		
		12,500 00			18,200 00	30,700 00
			Bloc n° 2.			
S. F. Prissick......	1,500 00		D. Connolly.........	2,800 00		
J. R. Ritchie	850 00		Vacant..................	....		
do	1,333 00		D. Daley	2,000 00		
R M. Hazen, succ.	1,200 00		do	2,300 00		
Wm. Hazen do	1,083 00		W. Coughlan.......	1,800 00		
S. E. Hazen	1,083 00		do	1,500 00		
M. A Hansard ...	1,333 00		W. Barnett	4,000 00		
do ...	2,666 00		Vacant..................	....		
Wm. Hazen, succ.	1,100 00		do	....		
J. R. Ritchie	750 00		do	....		
do	1,000 00		T. O Leary	2,200 00		
M. A. Hansard....	650 00		Vacant.	....		
J. R. Ritchie	1,600 00		W. D. Higgins......	3,500 00		
		16,148 00			20,100 00	36,248 00
			Bloc n° 3.			
Succ. R. M. Hazen			J. D. Robertson ...	* 1,500 00		
do ...			John Collins.........	3,000 00		
do ...	5,500 00		Success. John Bain	1,250 00		
do ...			James Bain..........	1,200 00		
do ...			Mme Henry.	900 00		
		5,500 00			7,850 00	13,350 00
Total pour les propriétaires	....	34,148 00	Total pour les locataires....	....	46,150 00	80,298 00

N. B.—Toutes les sommes accordées par les sentences arbitrales qui précèdent, ont été payées, à l'exception de la somme marquée ainsi * (J. D. Robertson, $1,500), qui a été refusée, et l'affaire est maintenant devant les arbitres officiels pour être décidée.

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer du gouvernement.

RÉPONSE

(40*i*)

A un ORDRE de la CHAMBRE des COMMUNES en date du 21 avril 1883 ;—pour un état indiquant les montants payés pour matériel roulant acheté pour l'Intercolonial, chaque année, depuis le 1er juillet 1878 ; la nature de ce matériel et l'endroit où il a été fabriqué ; la quantité de ce matériel imputée sur le capital et sur le revenu respectivement, et la quantité destinée respectivement à l'équipement de la section de la Rivière-du-Loup et de l'Intercolonial proprement dit.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Faisant fonctions de secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
19 avril 1883.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Montant payé pour matériel roulant depuis le 1er juillet 1878 jusqu'au 31 janvier 1883 :

Montant payé en	1878-79	$ Nil.
"	1879-80	72,074 30
"	1880-81	299,958 14
"	1881-82	517,930 00
"	1882-83 pour sept mois	358,234 00

Nature du matériel roulant et lieu de sa fabrication :

Locomotives.	Voitures de 1re classe.	Voit. de seconde classe.	Wagons-poste.
4.	5, Cobourg.	8, London.	2, Cobourg.
10, Scotland.		7, Saint-Jean, N.B.	
3, Kingston.			
5, New-Jersey.			
8, Boston.			
18, Saint-Jean, N.B.			

Fourgons aux bagages.	Wagons à houille.	Gondoles.
2, Saint-Jean, N. B.	15, Saint-Jean, N.B.	75, Cobourg.
	100, New-York.	100, New-York.
		50, Pte.-Lévis.
		328, Saint-Jean, N. B.

Wagons-plateformes.	Wagons fermés.	Chasse-neige.	Chasse-neige à ailerons.
114, St.-Jean, N.B.	150, St.-Jean, N.B.	4, St.-Jean, N.B.	3, St.Jean, N.B.
37, Moncton, N.B.	150, Pte-Lévis.		
	43, Moncton.		

Flangers.
3, St.-Jean, N.B.

Imputé sur le capital :

Equipement, embranchement, Rivière-du-Loup	$357,564 75
Matériel-roulant additionnel	560,534 25

Imputé sur le revenu :

Pour l'entretion du matériel roulant	330,097 41

C. SCHREIBER.

Ottawa, 9 avril 1883.

RÉPONSE

(40*j*)

A une ADRESSE DE LA CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 6 mars 1883 :—pour copie de toute la correspondance échangée entre le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse et les départements des chemins de fer et des travaux publics au sujet du transfert de l'embranchement de chemin de fer entre Truro et Pictou, et de la correspondance échangée avec la compagnie dite *The Halifax and Cap-Breton Railway and Coal Company*, concernant les affaires du chemin de fer de Prolongement-Est dans la Nouvelle-Ecosse.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat intérimaire

Secrétariat d'Etat,
20 avril 1883.

OTTAWA, 22 mars 1882.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli un mémoire concernant le prolongement du chemin de fer dans la province de la Nouvelle-Ecosse. Comme c'est une question d'importance vitale pour cette province, je prends la liberté de vous demander au nom du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, de vouloir bien porter votre attention sur le contenu du mémoire, dans le but de prendre promptement et favorablement en considération le sujet y mentionné.

J'ai l'honneur de demeurer votre obéissant serviteur,

S. H. HOLMES, secrétaire provincial.

MÉMOIRE *concernant le prolongement du chemin de fer dans la province de la Nouvelle-Ecosse préparé pour l'honorable Conseil privé.*

Il est respectueusement soumis au nom de la province de la Nouvelle-Ecosse,

1. Qu'en 1873 la Puissance du Canada a formellement et après mûre délibération adopté la politique de transférer certains embranchements du chemin de fer Intercolonial pour aider et assurer le prolongement du chemin de fer dans la Nouvelle-Ecosse.

Et la vérité et l'exactitude de cette proposition, en ce qui concerne l'embranchement de Pictou, sont démontrées (1) par une résolution de la Chambre des communes en date du 19 mai 1874, (2) par le 10me Vict., ch. 46, et (3) par le 42me Vic. ch. 12.

Relativement à l'embranchement de Windsor, la vérité et l'exactitude de la proposition se prouvent de la manière suivante :

(1) Par la résolution de la Chambre des communes du 23 mai 1873, adoptée sur la proposition du très honorable sir John A. Macdonald, appuyée par l'honorable M. Tupper.

Résolu,—Que le gouvernement soit autorisé à entrer en négociations, durant la vacance du parlement, avec quelque association ou compagnie sur laquelle on puisse compter, pour le transfert du chemin de fer conduisant de Windsor à la ligne principale qui relie Halifax à Truro, à la condition que cette association ou compagnie pro

longera le chemin de fer depuis Annapolis jusqu'à Yarmouth, le tout sujet à l'approbation du parlement à sa prochaine session.

(2) Et par les arrêtés du conseil qui suivent :

Le 22 octobre 1873.

Vu le rapport en date du 21 octobre 1873, de l'honorable ministre des travaux publics exposant que la compagnie de chemin de fer de Windsor et Annapolis n'a pas exploité le chemin de fer désigné sous le nom d'embranchement de Windsor et mentionné dans l'arrangement, et qu'elle doit maintenant au gouvernement du Canada une somme de plus de $30,000 qu'elle n'a pas payée quoiqu'elle en ait été souvent requis ; et recommandant qu'en autant que la dite compagnie n'a pas exploité un des chemins de fer qui relient Halifax à Annapolis, le gouvernement du Canada, désigné comme les " autorités " par le dit arrêté du conseil, procède immédiatement à l'exploitation du chemin de fer qui relie Halifax à Windsor.

Et aussi

Le 22 octobre 1873.

Vu le mémoire en date du vingt et un octobre mil huit cent soixante et treize, de l'honorable ministre des travaux publics, soumettant la proposition ci-jointe faite par la compagnie du chemin de fer des comtés de l'Ouest, Nouvelle-Ecosse, et recommandant sont adoption ;

Le comité est d'avis que la proposition ci-jointe soit adoptée tel que recommandé, sujet à l'approbation du parlement.

Pour copie conforme,

W. A. HIMSWORTH.
Greffier du C. P.

(Suivent les détails de la proposition dont il est question, pour lesquels *voir* la cédule A, de l'acte 37 Vic., chap. 16.)

Le 30 octobre 1873.

Vu le mémoire en date du vingt-neuf octobre mil huit cent soixante et treize, de l'honorable ministre des travaux publics, par lequel il fait rapport qu'il a reçu de la compagnie du chemin de fer des comtés de l'Ouest, Nouvelle-Ecosse (par l'intermédiaire de M. George B. Doane, président de la compagnie), une proposition à l'effet ci-dessous.

(Suivent les détails de la proposition dont il s'agit, pour lesquels voir la cédule B.) de l'acte 37 Vic., chap. 16. Sur la recommandation du ministre des travaux publics, le comité recommande respectueusement que les termes de la proposition ci-dessus soient acceptés.

Pour copie conforme,

W. A. HIMSWORTH, greffier du C. P.

(3) Par l'acte formel du parlement, 37 Vict., chap. 16, qui, après avoir rapporté la résolution du 23 mai 1873 et les arrêtés du conseil du 22 et du 30 octobre ci-dessus relatés, (y compris l'arrangement avec la compagnie des Comtés de l'Ouest) décrète:

Sec. 1.—Que les conventions citées dans les cédules A et B de l'acte (lesquels pourvoient à ce que la compagnie du chemin de fer des comtés de l'Ouest soit mise en possession de l'embranchement de Windsor et de tous les péages et recettles provenant du dit chemin ; qu'elle l'entretienne et l'exploite, et que lors de l'achèvement de la ligne d'Annapolis à Yarmouth, la dite compagnie en ait la propriété *absolue*) sont approuvées et ratifiées.

Sec. 2.—Jusqu'à ce que des arrangements soient complétés pour donner à la compagnie du chemin de fer des comtés de l'Ouest possession du dit embranchement de chemin de fer de Windsor, dans le but de l'exploiter jusqu'à l'achèvement de la ligne d'Annapolis à Yarmouth, tel que prescrit dans la convention ou proposition ci-dessus citée, il sera loisible au gouvernement de prendre tels autres arrangements qui pour-

ront être nécessaires pour en faire continuer l'exploitation par la compagnie du chemin de fer de Windsor à Annapolis, ou *autrement*.

2 Que les transports des dits embranchements n'étaient pas de la nature de dons gratuits.

Ceci ressort des termes des différents actes du parlement cités plus haut, qui obligent les concessionaires à dépenser de fortes sommes avant de pouvoir recevoir la possession des embranchements.

3. Que les transports devaient être faits francs de charges ou liens, et *absolument*, afin d'assurer le prolongement du chemin de fer.

Cette proposition n'a besoin d'aucune démonstration ou preuve, quant à ce qui concerne l'embranchement de Pictou, parce qu'on ne la conteste pas.

Quant à l'embranchement de Windsor, il a été mis en doute si le parlement fédéral avait ou non l'intention d'en soumettre le transport à l'arrangement fait avec la compagnie de chemin de fer de Windsor à Annapolis, en date du 22 septembre 1871, arrangement qui donnait à cette dernière compagnie l'usage exclusif du chemin jusqu'à 1893. Le parlement fédéral n'a clairement et certainement pas eu l'intention de soumettre le transport à cet usage exclusif du chemin de fer par une autre compagnie, parce que (1) ce droit à l'usage exclusif a été formellement annulé par l'arrêté du conseil du 22 octobre 1873, et parce que (2) l'acte de 1874 ne réservait pas cet usage exclusif à la compagnie de Windsor et Annapolis, mais, au contraire, décrétait spécialement que l'entretien et *l'exploitation* du chemin, ainsi que tous les *péages et recettes* devraient être disposés autrement, et que jusqu'à ce que des arrangements aient été faits touchant la manière d'en disposer, le gouvernement était autorisé à conserver ce droit d'usage exclusif *ou autrement*, et (3) parce que le gouvernement du Canada a lui-même continuellement soutenu et prétendu jusqu'à présent que le transport de l'embranchement de Windsor n'a pas été soumis à cet usage exclusif.

Les trois raisons qui précèdent prouvent d'une manière décisive que le gouvernement et le parlement fédéral avaient tous deux l'intention de transporter l'embranchement de Windsor, franc de charges.

4. Que la décision récente du Conseil privé d'Angleterre ayant effectivement déclaré l'insuffisance de l'acte du parlement fédéral, 37 Vict., ch. 16, le gouvernement du Canada est maintenant tenu de passer un acte valide afin que la politique aujourd'hui adoptée donne les résultats attendus à l'origine, et pour protéger les parties de bonne foi qui se sont confiées à sa législation.

5. Qu'à défaut de passer la législation dont on a besoin maintenant pour opérer le transport des embranchements, franc de charges, comme c'était clairement l'intention et comme cela est indiqué dans les arrêtés du conseil cités, les conventions et l'acte de 1874, la province en pourrait souffrir de grands dommages, car cela aurait pour effet de faire perdre confiance en la législation fédérale, d'éloigner les capitaux et faire manquer ainsi l'entreprise.

6. Que le gouvernement de la Nouvelle Ecosse devant bientôt acquérir les droits des cessionnaires des dits embranchements, a dernièrement pris des engagements considérables et extraordinaires afin d'assurer le prolongement du chemin de fer que la politique fédérale, à laquelle il est fait allusion plus haut, avait en vue. A ces causes la province a le droit de demander, et demande par les présentes, au gouvernement du Canada de vouloir bien suivre la politique adoptée à l'origine et telle qu'elle se trouve énoncée aux statuts et dans les archives du Canada, et rien de plus, savoir : l'exécution de l'entreprise primitive du parlement fédéral.

S. H. HOLMES, secrétaire provincial.

Dépêche à sir Charles Tupper.

HALIFAX, 23 novembre 1882.

Le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse par un arrêté du conseil, ordonne au secrétaire provincial de faire la proposition suivante au gouvernement fédéral.

Le gouvernement du Canada paiera à la compagnie dite *The Halifax and Cape-Breton Railway and Coal Company*, la dépense réelle faite jusqu'aujourd'hui par la dite compagnie, savoir: cinq cent quatre-vingt-treize mille dollars et la balance

quand le comptable et les arbitres l'auront déterminée. La compagnie réclame près d'un million et quart de piastres. Le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse transférera au Canada le chemin de fer de Prolongement Est et ses droits sur l'embranchement de Pictou, transport qui demeurera en vigueur jusqu'à ce que ce gouvernement ait remboursé le montant avancé par le gouvernement fédéral afin de payer les déboursés de la compagnie. Les détails relatifs aux recettes, frais d'exploitation, réparations et intérêts, seront réglés à l'amiable par les deux gouvernements.

Veuillez soumettre immédiatement cette proposition à vos collègues et répondre par dépêche.

CHAS. T. CHURCH, secrétaire provincial.

Copie d'un arrêté du conseil rendu à Halifax, le 23e jour de novembre 1882.

Considérant qu'en vertu des conventions et des actes de la législature de la province de la Nouvelle-Ecosse à ce sujet, le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse a pris les mesures nécessaires pour accepter le transport de la ligne de chemin de fer désignée sous le nom de chemin de fer de Prolongement-Est, s'étendant de New-Glasgow, dans le comté de Pictou, au port Mulgrave, dans le comté de Guysborough;

Et considérant qu'il est survenu une difficulté relativement au montant que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse devait payer à la compagnie dite *The Halifax and Cape-Breton Railway and Coal Company*, la propriétaire du dit chemin de fer, et que pour régler cette difficulté des arbitres ont été nommés en vertu des statuts et des conventions à cet effet:

Et considérant que le dit gouvernement de la Nouvelle-Ecosse aura droit de prendre possession du dit chemin de fer de Prolongement-Est, de même que de la ligne de chemin de fer s'étendant de Truro, dans le comté de Colchester, à Pictou, dans le comté de Pictou, et désigné sous le nom d'embranchement de Pictou, et de recevoir de la dite compagnie une cession ou transport de tous les intérêts de la dite compagnie, dans et aux dites différentes lignes de chemin de fer, et leurs appartenances.

Et considérant que le gouvernement exécutif de la Nouvelle-Ecosse désire confier à un ou plusieurs fidéicommissaires le dit chemin de fer de Prolongement-Est de même que le dit chemin de fer d'embranchement de Pictou en attendant la décision arbitrale, et aussi en attendant l'action d'une certaine compagnie communément appelée la compagnie du syndicat, et incorporée sous le titre de "La compagnie de chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse."

Et considérant qu'on ignore si le dit syndicat ou la compagnie de chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse exécutera et remplira ou non les obligations dont elle s'est chargée pour lui permettre d'acquérir les dites lignes de chemin de fer, en vertu des conventions et des actes à cet effet.

A ces causes, il est par les présentes ordonné que le secrétaire provincial fasse de suite au gouvernement général du Canada la proposition suivante, savoir:

1. Le dit gouvernement général paiera à la dite compagnie *The Halifax and Cape-Breton Railway and Coal Company*, le montant qui pourra être convenu par règlement ou arbitrage, comme le montant dû à la dite compagnie pour les déboursés réels pour le dit chemin de fer de Prolongement-Est.

2. En recevant de la dite compagnie une cession de ses intérêts dans le dit chemin de fer de Prolongement-Est et dans le dit chemin de fer d'embranchement de Pictou, ainsi qu'en recevant du gouvernement fédéral, en vertu de cette cession de la dite compagnie, le titre au dit chemin de fer d'embranchement de Pictou, le dit gouvernement de la Nouvelle-Ecosse transférera au dit gouvernement fédéral les dites deux lignes de chemin de fer, savoir: le dit embranchement de Pictou et le chemin de fer de Prolongement-Est, qu'il gardera en fidéicommis pour et au nom de la province de la Nouvelle-Ecosse, lesquels ne seront grevés que pour le montant payé par le dit gouvernement fédéral à la dite compagnie *The Halifax and Cape Breton Railway and Coal Company* et pour ses déboursés réels pour le dit chemin de fer de Prolongement-Est, et tels autres frais qu'on pourra convenir, et qui seront detaillés dans l'acte de fidéicommis exécuté en conformité des présentes.

3. Il est de plus ordonné que la province de la Nouvelle-Ecosse devra faire passer

toute législation demandée et nécessaire dans le but de mettre à exécution les propositions ci-contenues le plus tôt possible lors de la prochaine réunion de la législature locale.

Je certifie que ce qui précède est une copie conforme.

H. CROSSKILL, sous-secrétaire.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT EN EXPLOITATION,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 24 novembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous dire qu'on m'a demandé de faire rapport sur le télégramme suivant envoyé par l'honorable secrétaire provincial de la Nouvelle-Ecosse à l'honorable ministre des chemins de fer :—

"Le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, par un arrêté du conseil, ordonne au secrétaire provincial de faire la proposition suivante au gouvernement fédéral :—Le gouvernement du Canada paiera à la compagnie dite *The Halifax and Cape Breton Railway and Coal Company* la dépense réelle faite jusqu'aujourd'hui par la dite compagnie, savoir : cinq cent quatre-vingt-treize mille dollars, et la balance quand le comptable et les arbitres l'auront déterminée. La compagnie réclame près d'un million et quart de piastres. Le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse transférera au Canada le chemin de fer de Prolongement-Est, et ses droits sur l'embranchement de Pictou, transport qui demeurera en vigueur jusqu'à ce que ce gouvernement ait remboursé le montant avancé par le gouvernement fédéral, afin de payer les déboursés de la compagnie. Les détails relatifs aux recettes, frais d'exploitation, réparations et intérêts, seront réglés à l'amiable par les deux gouvernements. Veuillez soumettre immédiatement cette proposition à vos collègues et répondre par dépêche."

J'ai l'honneur de faire rapport, à ce sujet, que je suis fortement d'avis qu'il est de l'intérêt du trafic du chemin de fer Intercolonial et des affaires du pays que le gouvernement garde le contrôle de l'embranchement de Pictou, comme faisant partie du réseau du chemin de fer Intercolonial. Au soutien de cette manière de voir, je puis citer l'opinion de M. Brydges, qui, à la date du 20 juin 1874, écrivait au département : "On aurait tout à fait tort, à mon avis, d'abandonner le contrôle de la ligne entre Truro et Pictou." M Brydges appuyait cette opinion par de très fortes raisons, et j'ajouterais que ce serait aussi servir les intérêts du public voyageur et les affaires du pays en général, j'en suis bien convaincu, si le gouvernement fédéral faisait l'acquisition du chemin de fer de Halifax et du Cap-Breton et de ses embranchements conduisant au réseau actuel du chemin de fer Intercolonial. Le transport de l'embranchement de Pictou au gouvernement de la Nouvelle Ecosse, ou à une compagnie, lesquels l'exploiteraient comme chemin séparé, entraînerait une dépense additionnelle considérable, et il y aurait beaucoup d'objections, suivant moi, dans ces circonstances, à accorder le droit de circulation projeté sur certaines parties du chemin de fer Intercolonial, en tant que cela augmenterait le danger inhérant à la circulation des trains et qu'il en résulterait presque inévitablement, de temps à autre, des réclamations pour compensation contre le gouvernement fédéral. Les frais d'exploitation seraient aussi augmentés.

Pour ces raisons, je suggérerais qu'il serait plutôt désirable d'acquérir le chemin de fer d'Halifax et du Cap-Breton, en payant à la compagnie ses déboursés réels, déduction faite de la subvention que le gouvernement lui a accordée pour la construction du dit chemin, et de garder la propriété de l'embranchement de Pictou, que d'accueillir la proposition soumise par l'honorable secrétaire provincial, dans la dépêche citée plus haut.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER.

A M. A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

HALIFAX, N.-E., 24 novembre 1882.

Il serait désirable que notre gouvernement reçoive de suite une réponse favorable

à la dépêche d'hier. La compagnie refuse de renvoyer l'arbitrage devant sir Hector, et nous devons nous préparer à partir pour Ottawa lundi.

A. J. WHITE.

A l'honorable sir CHARLES TUPPER.

OTTAWA, 25 novembre 1882.

J'ai soumis au conseil votre proposition dans les termes de la dépêche. Dans une affaire de cette importance il vous faudra écrire les détails de la convention que vous désirez faire, laquelle sera alors soigneusement examinée.

CHARLES TUPPER.

A l'honorable C. CHURCH, secrétaire provincial, Halifax.

OTTAWA, 1er décembre 1883.

MONSIEUR,—Nous avons l'honneur, au nom du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, de vous soumettre ce qui suit :

En vertu d'un arrangement intervenu entre le dit gouvernement et la compagnie de chemin de fer d'Halifax et du Cap-Breton, le dit gouvernement a le droit de prendre possession de tous les chemins de fer de la compagnie désignés sous le nom de Prolongement-Est, ainsi que de tout ce qui appartient à la compagnie, y compris l'embranchement de Pictou et tous les privilèges y attachés, en payant à la compagnie ses déboursés réels, moins les subventions et concessions que lui ont accordé le gouvernement fédéral et celui de la Nouvelle-Ecosse.

La convention pourvoit en outre qu'advenant un différend, le montant de ces déboursés réels sera déterminé au moyen d'un arbitrage, ainsi que cela apparaîtra plus amplement en consultant le neuvième article.

La compagnie réclame en chiffres ronds une somme de $1,200,000, les subventions non comprises. Nous croyons que ce montant sera diminué par l'arbitrage.

La compagnie a offert de transférer au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse ou à toute autre personne ou corps par lui autorisé, le dit chemin de fer de Prolongement-Est, son matériel roulant et les appartenances, et tous les droits de la compagnie, y compris l'embranchement de Pictou, sur réception de la somme de $593,000 en deniers, et la garantie du gouvernement fédéral que la balance sera payée dans les trois mois qui suivront la décision arbitrale, avec intérêt à six pour cent à compter de la date de la susdite sentence.

Nous proposons que le gouvernement fédéral paie à la compagnie $593,000 en deniers, garantisse le paiement de la balance comme susdit, et paie cette dite balance à la compagnie, avec intérêt comme susdit, dans les trois mois qui suivront la décision arbitrale, et en considération de ce paiement, garantie et paiement subséquent, que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse transfère ou fasse transférer immédiatement au gouvernement fédéral le dit chemin de fer de Prolongement-Est, son matériel roulant et ses appartenances, et tous les droits de la compagnie dans et à l'embranchement de Pictou, et les droits de circulation y attachés, aux termes et conditions suivantes :

Le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse aura le droit en tout temps dans les deux années à partir du premier jour de janvier A.D. 1883, de prendre ou reprendre du gouvernement fédéral le matériel roulant et les droits de circulation du dit chemin de fer, en lui remboursant le montant avancé à la compagnie pour ses déboursés réels comme susdit, sans intérêts, et le coût des lisses d'acier nécessaires à l'embranchement de Pictou que le gouvernement fédéral devra poser, déduction faite de la valeur des vieilles lisses en fer enlevées.

Le gouvernement fédéral devra, pendant les deux années, ou jusqu'à ce que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse reprenne possession des chemins de fer, exploiter les dits chemins de fer de manière à les faire correspondre parfaitement avec les bacs à vapeur au détroit de Canso, et les conserver en bon état de réparation.

Au cas où le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse exercerait son droit de reprendre les dits chemins de fer, et tout ce qui en dépend, on lui tiendra compte de toute

détérioration dans la valeur du dit chemin de fer de Prolongement est et ses appartenances, détérioration qui sera réglée au moyen d'une expertise.

Nous sommes autorisés par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse à passer une convention aux termes des propositions qui précèdent, ainsi que toutes telles autres particularités dont on pourra convenir, et la législation nécessaire pour mettre à exécution les dispositions de cet arrangement sera passée à la prochaine session de la législature provinciale.

Nous soumettons respectueusement cette offre à la considération de notre gouvernement, et nous serons heureux de pouvoir fournir nous-mêmes, ou par l'entremise de M. Murphy, l'ingénieur de la province, tout autre renseignement dont vous pourrez avoir besoin, relativement à cette affaire.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

WILLIAM T. PIPES, *premier.*
A. J. WHITE, *procureur général.*

A l'honorable sir CHAS. TUPPER, C. B.
Ministre des chemins de fer et canaux.

CHEMIN DE FER DU GOUVERNEMENT EN EXPLOITATION.
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 1er décembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'exposer qu'on m'a renvoyé une communication adressée à l'honorable ministre par les honorables MM. W. T. Pipes et A. J. White (en date de jeudi et sous le n° 30206) proposant au nom du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse de transférer ou faire transférer au gouvernement du Canada le chemin de fer d'Halifax et du Cap-Breton, ainsi que tous les droits, etc., y attachés, à certaines conditions y mentionnées.

Je prends la liberté de faire rapport à ce sujet que s'il était impossible d'adopter en totalité ce que j'ai suggéré dans mon rapport sur la matière, en date du 24 du mois dernier, il serait sage, à mon avis, d'accepter la proposition que font maintenant MM. Pipes et White. Il devrait être bien compris, par la même occasion, qu'il n'y a aucuns droits de circulation inhérents au chemin de fer de Prolongement-est (embranchement de Halifax, Cap-Breton et Pictou), les droits de circulation n'ayant été accordé que pour consolider le réseau de chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement.

A M. A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

BUREAU DU SECRÉTAIRE PROVINCIAL.
HALIFAX N. E., 31 janvier 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de la dépêche que vous avez adressée le 17 courant à l'honorable W. T. Pipes, l'informant que le gouvernement fédéral ne pouvait consentir à l'arrangement que lui avaient proposé les honorables MM. Pipes et White, pendant leur séjour à Ottawa, relativement aux chemins de fer de Truro à Pictou, et de New-Glasgow au détroit de Canso.

Au nom du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, je viens respectivement attirer l'attention du gouvernement fédéral sur une autre proposition qui sera peut être plus acceptable.

L'embranchement de Pictou du chemin de fer Intercolonial a été accordé par le Canada comme boni afin d'aider au prolongement des chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse vers l'est à partir de New-Glasgow. Tout le monde désirait et pensait à cette époque, que le boni servirait à assurer non-seulement le prolongement du chemin de fer jusqu'au détroit de Canso, mais qu'on le pousserait aussi à travers l'île du Cap-Breton jusqu'au port de Louisbourg.

Le gouvernement actuel de la Nouvelle-Ecosse a travaillé à effectuer ce prolonlongement, mais il n'a pas réussi.

Plus tard il adopta la politique de construire le chemin de fer jusqu'au détroit plutôt que de différer encore le très nécessaire Prolongement-Est. Cette décision fut approuvée par le gouvernement fédéral, et en vertu d'arrangements alors fait, le chemin de fer entre New-Glasgow et Port-Mulgrave fut construit et livré à la circulation.

Aujourd'hui que la province de la Nouvelle-Ecosse est sur le point d'acquérir l'embranchement de Pictou et le nouveau chemin conduisant au détroit, le gouvernement se croit obligé de renouveler les efforts qu'il a faits autrefois afin d'utiliser le boni et les subventions de manière à satisfaire l'expectation raisonnable du peuple de l'île du Cap-Breton. En effet, quoique cette population ait grandement contribué en deniers à la construction de chemins de fer dans d'autres parties de la province ainsi que dans la partie ouest du Canada, on n'y possède pas encore un seul mille de chemin de fer public, et toutes les opérations de chemin de fer qu'il y ait dans l'île consistent en quelques courtes lignes pour le service des mines de houille, et sont des entreprises privées.

La province de la Nouvelle-Ecosse a donné une forte subvention en argent à la ligne allant de New-Glasgow au détroit de Canso. Le gouvernement de cette province se propose maintenant de demander à la législature de faire profiter le Canada des fruits de cette dépense considérable, ainsi que de lui remettre l'embranchement de Pictou, qui est un des plus précieux tronçons de chemins de fer du pays, à la condition par le gouvernement fédéral de :

1. Payer à la compagnie dite *The Halifax and Cap-Breton Railway and Coal Company* la somme qui lui sera accordée par arbitrage comme des déboursés, de même que les frais encourus par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse à raison de l'arbitrage.

2. Prendre la responsabilité de prolonger le chemin de fer dans l'île du Cap-Breton à partir du terminus du passage d'eau au détroit de Canso, dans une direction est, jusqu'à un point que l'on fixera de commun accord, et d'équiper et exploiter toute la ligne à partir de Truro jusqu'à Pictou, et de New-Glasgow jusqu'au terminus de l'est dans le Cap-Breton.

On pourra convenir plus tard des détails si votre gouvernement accueille favorablement cette proposition.

Veuillez être assez bon de soumettre cette lettre au gouvernement et de me donner une réponse dès que vous le pourrez faire convenablement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

C. E. CHURCH, secrétaire provincial.

A l'honorable sir CHARLES TUPPER, C. B., ministre des chemins de fer.

(Mémoire.) OTTAWA, 8 février 1883.

Le soussigné à l'honneur de représenter que par le statut 42 Vict., ch. 12, amendant le statut primitif 40 Vict., ch. 40, il fut décrété que l'embranchement de Pictou du chemin de fer Intercolonial serait transféré à la compagnie dite *The Halifax and Cape Breton Railway and Coal Company*, aussitôt que le contrat passé pour la construction et l'équipement de la ligne de prolongement du chemin de fer entre New-Glasgow et le détroit de Canso, et pour l'établissement d'un bac à vapeur au détroit de Canso, alors existant entre le gouvernement de la province de la Nouvelle-Ecosse et la dite compagnie, aura été exécuté à la satisfaction du dit gouvernement ; que par une lettre en date du 31 dernier, de l'honorable secrétaire provincial, il est exposé que la ligne entre New-Glasgow et le détroit de Canso a été construite et est livrée à la circulation, et que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse songe à prendre possession de la dite ligne et de l'embranchement de Pictou:

L'honorable secrétaire représente cependant que le gouvernement provincial se croit obligé de faire un effort pour mettre à exécution le projet primitif de relier le fort de Louisbourg au moyen d'un chemin de fer qui traverserait l'île du Cap-Breton.

A cette fin il soumet au nom du gouvernement provincial, une proposition en vertu de laquelle le gouvernement fédéral conserverait l'embranchement de Pictou, et ce qui suit indique l'équivalent qu'il est suggéré de donner en retour. 1. Le gouvernement paiera à la compagnie dite *The Halifax and Cape Breton Railway and Coal Company*, la somme qui lui sera accordée par arbitrage comme ses déboursés, ainsi que les frais encourus par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse à raison de l'arbitrage. (2) Le gouvernement fédéral prendra la responsabilité de prolonger le chemin de fer dans l'île du Cap-Breton, à partir du terminus du passage d'eau au détroit de Canso, dans une direction est, jusqu'à un point que l'on fixera de commun accord, et d'équiper et exploiter toute la ligne entre Truro et Pictou et entre New-Glasgow et le terminus de l'est dans le Cap-Breton.

Le soussigné soumet la proposition qui précède pour considération.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et canaux.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 10 février 1883.

Vu le rapport, en date du 8 février 1883, de l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, exposant que par le statut 42 Vict., chap. 12, amendant le statut primitif 40 Vict., chap. 46, il fut décrété que l'embranchement de Pictou du chemin de fer Intercolonial serait transféré à la compagnie dite *The Halifax and Cape-Breton Railway and Coal Company*, aussitôt que le contrat passé pour la construction et l'équipement de la ligne de prolongement du chemin de fer entre New-Glasgow et le détroit de Canso et pour l'établissement d'un bac à vapeur au détroit de Canso, alors existant entre le gouvernement de la province de la Nouvelle-Ecosse et la dite compagnie, aura été exécuté à la satisfaction du dit gouvernement.

Le ministre expose en outre que par une lettre en date du 31 dernier, de l'honorable secrétaire provincial, il est exposé que la ligne entre New-Glasgow et le détroit de Canso a été construite et est livrée à la circulation, et que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse songe à prendre possession de la dite ligne et de l'embranchement de Pictou.

Que cependant l'honorable secrétaire représente que le gouvernement provincial se croit obligé de faire un effort pour mettre à exécution le projet primitif de relier le fort de Louisbourg au moyen d'un chemin de fer qui traverserait l'île du Cap-Breton, et à cette fin il soumet, au nom du gouvernement provincial, une proposition en vertu de laquelle le gouvernement conserverait l'embranchement de Pictou—soit l'équivalent qu'il est suggéré de donner en retour :

1. Le gouvernement fédéral paiera à la compagnie dite *The Halifax and Cape-Breton Railway and Coal Campany*, la somme qui lui sera accordée par arbitrage comme ses déboursés, ainsi que les frais encourus par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse à raison de l'arbitrage. (2) Le gouvernement fédéral prendra la responsabilité de prolonger le chemin de fer dans l'île du Cap-Breton, à partir du terminus du passage d'eau au détroit de Canso, dans une direction est, jusqu'à un point que l'on fixera de commun accord, et d'équiper et exploiter toute la ligne entre Truro et Pictou et entre New-Glasgow et le terminus de l'est dans le Cap-Breton.

Le comité, après mûr examen de la demande, regrette de ne pouvoir accéder à la proposition.

JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

BUREAU DU SECRÉTAIRE PROVINCIAL, HALIFAX, 1er février 1883.

MONSIEUR,—Vous vous rappelez peut-être qu'au cours de l'entrevue que vous avez eu la bonté de nous accorder pendant votre visite à Halifax, dernièrement, l'honorable M. Fielding a émis l'opinion qu'on pourrait demander en toute justice au gouvernement fédéral de garantir les obligations que devait émettre la province de la Nouvelle-Ecosse.

Je désire maintenant soumettre la question à la considération du gouvernement fédéral.

La compagnie de chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse, incorporée l'année dernière, n'ayant pas rempli les engagements qu'elle avait pris relativement à nos chemins de fer, le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse sera probablement obligé de prendre certains chemins, et après les avoir terminés de les exploiter comme travaux publics.

Cela, naturellement, entraînera l'émission d'un emprunt provincial pour un montant considérable. Nous ne doutons pas que la province puisse obtenir tout l'argent nécessaire à cette fin, mais nous désirons que ce soit aux conditions les plus avantageuses, et nous croyons que la garantie du gouvernement fédéral nous permettrait de faire réduire le taux d'intérêt que nous aurions à payer.

Rien ne pourrait empêcher, il semble, le Canada de se rendre garant pour une province qui n'a pas de dette, puisqu'il peut se couvrir de toute perte au moyen de la subvention annuelle accordée aux provinces. Cette garantie pourrait aider la province tout en ne coûtant rien au Canada. Lorsqu'une province a contracté une dette pour laquelle elle a engagé ses revenus, on pourrait questionner l'à-propos qu'il y aurait pour le Canada de garantir un nouvel emprunt, car cette transaction pourrait priver les porteurs d'obligations antérieures d'une partie de la garantie sur la foi de laquelle ils ont investi leur argent, mais cette question ne se présente pas ici. La Nouvelle-Ecosse n'a pas de dette consolidée, en conséquence on ne ferait d'injustice à personne en donnant la garantie. Le montant que la province aurait besoin ne peut être mentionné dans le montant, mais je suppose que ce n'est pas une raison pour empêcher qu'on ne considère la question.

La subvention provinciale que le gouvernement fédéral conserverait pour sa propre garantie, excéderait de beaucoup toute la responsabilité que le Canada devrait encourir.

Voulez-vous avoir la bonté de soumettre la question à vos collègues et d'informer le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, dès que vous le pourrez faire convenablement, si le gouvernement fédéral recommanderait au parlement l'adoption d'une mesure autorisant cette garantie.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

WILLIAM T. PIPES.

A l'honorable Charles Tupper, ministre des chemins de fer.

Ottawa, 8 février 1883.

Mémoire.

Le soussigné a l'honneur de représenter qu'il a reçu de l'honorable premier de la province de la Nouvelle-Ecosse une communication, en date du 1er du mois courant, dans laquelle il est exposé que la compagnie du chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse, incorporée l'année dernière, n'ayant pas rempli les engagements qu'elle avait pris relativement aux chemins de fer provinciaux, le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse sera probablement obligé de prendre certains chemins, et après les avoir terminés, de les exploiter comme travaux publics. L'honorable premier allègue que l'adoption de cette politique entraînera l'émission d'un emprunt provincial pour un montant considérable, et que si l'on pouvait obtenir pour ces obligations la garantie fédérale, on ferait réduire le taux de l'intérêt à payer. Il est de plus allégué que la province de la Nouvelle-Ecosse n'a pas de dette consolidée et que la subvention provinciale que le gouvernement fédéral pourrait conserver, pour sa propre garantie, excéderait de beaucoup la responsabilité que le gouvernement aurait à encourir.

Le soussigné soumet cette demande en sa forme ci-dessus, à la considération.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et canaux.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 12 février 1883.

Vu le rapport en date du 8 février 1883, de l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, exposant qu'il a reçu de l'honorable premier de la province de la Nouvelle-Ecosse une communication en date du 1er du mois courant, dans laquelle il est exposé que la compagnie de chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse, incorporée l'année dernière, n'ayant pas rempli les engagements qu'elle avait pris relativement aux chemins de fer provinciaux, le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse sera probablement obligé de prendre certains chemins, et après les avoir terminés, de les exploiter comme travaux publics. L'honorable premier allègue que l'adoption de cette politique entraînera l'émission d'un emprunt provincial pour un montant considérable, et que si l'on pouvait obtenir pour ces obligations la garantie fédérale, on ferait réduire le taux de l'intérêt à payer. Il est de plus allégué que la province de la Nouvelle-Ecosse n'a pas de dette consolidée, et que la subvention provinciale que le gouvernement fédéral pourrait conserver, pour sa propre garantie, excéderait de beaucoup la responsabilité que le gouvernement aurait à encourir.

Le comité a étudié la proposition ci-énoncée et regrette de ne pouvoir en recommander l'approbation pour les raisons suivantes :

1. En vertu de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, 1867, les sommes réservées comme subventions à être payées annuellement par le Canada aux gouvernements provinciaux sont clairement destinées, aux termes mêmes du dit acte de l'Amérique Britannique du Nord, au maintien des gouvernements des diverses provinces, et il semblerait au comité que le fait d'aliéner aucune partie de la subvention pour assurer le paiement d'un intérêt sur la dette publique, serait en contravention de l'esprit de l'acte de l'Amérique Britannique du Nord, tel qu'énoncé dans la clause relative au paiement des subventions.

2. Le comité regrette qu'il lui soit impossible d'accéder à la requête, pour la raison qu'en garantissant l'intérêt sur un emprunt contracté en la manière projetée, le gouvernement du Canada augmenterait par là ses propres obligations, et diminuerait d'autant la valeur de ses effets publics sur le marché de Londres. Pour cette raison il ne serait pas sage d'accéder à la proposition du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse.

JOHN J. McGEE.

BUREAU DU SECRÉTAIRE PROVINCIAL, HALIFAX, 3 février 1883.

MONSIEUR,—Tout en espérant que le gouvernement du Canada acceptera la proposition que je lui ai faite, par ma lettre du 31 dernier, relativement aux chemins de fer de l'est, le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse croit à propos de faire des arrangements pour l'exploitation de l'embranchement de Pictou et du chemin de Halifax et du Cap-Breton, au cas où notre gouvernement n'accepterait pas ce qui lui est offert. Nous aurons besoin pour l'embranchement de Pictou de matériel roulant, et comme nous ne pouvons le construire ou l'acheter à bref délai, nous désirons savoir si votre département nous permettrait d'employer celui qu'il y a actuellement sur l'embranchement, aux conditions qui seraient convenues, jusqu'à ce que l'on puisse faire les arrangements nécessaires pour équiper le chemin.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. E. CHURCH, secrétaire provincial.

A l'honorable sir CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et canaux.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT EN EXPLOITATION,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 8 février 1883.

MONSIEUR,—La communication de l'honorable C. E. Church, en date du 3 courant, sous le numéro 30636, exposant que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse projette de faire des arrangements pour l'exploitation de l'embranchement de Pictou et des chemins de fer de Halifax et du Cap-Breton, et demandant si le gouvernement lui

permettrait d'employer le matériel roulant qu'il y a actuellement sur l'embranchement aux conditions qui seraient convenues m'ayant été renvoyée, j'ai l'honneur de vous rappeler, que comme pendant un certain temps le transport de l'embranchement de Pictou à la compagnie de chemin de fer de Halifax et du Cap-Breton paraissait probable, l'honorable ministre ne nous a pas accordé tout le matériel roulant que nous demandions pour le chemin de fer Intercolonial parce qu'il comptait sur celui de l'embranchement de Pictou. Aussi, lorsque le gouvernement abandonnera le contrôle de cet embranchement on aura besoin de tout le matériel roulant pour le trafic sur la ligne-mère.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef des ch. de fer du gouv.

A M. A. P. Bradley, secrétaire des chemins de fer et canaux.

Ottawa, 16 février 1883.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 31 dernier contenant une proposition à l'égard de l'embranchement de Pictou du chemin de fer Intercolonial et de la ligne allant de New-Glasgow au Détroit de Canso, et je suis chargé de vous transmettre en réponse une copie attestée d'un arrêté du conseil, dans lequel on verra que le comité regrette de ne pouvoir accéder à la proposition qui lui est faite.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

A l'honorable secrétaire provincial, Halifax.

Ottawa, 21 février 1883.

Monsieur,—J'ai l'honneur, par ordre du ministre, d'accuser réception de votre lettre du 3 courant demandant la permission d'employer le matériel roulant actuel de l'embranchement de Pictou du chemin de fer Intercolonial au cas où le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse ferait des arrangements pour l'exploitation de l'embranchement de Pictou et du chemin de fer de Halifax et du Cap-Breton, et en réponse, je suis chargé de vous dire que le ministre regrette de ne pouvoir accéder à la demande parce qu'on aura besoin du matériel roulant pour le trafic de la ligne-mère.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

A l'honorable secrétaire provincial, Halifax, N.-E.

De Halifax, N.-E., à sir Charles Tupper.

Ottawa, 24 février 1883.

J'ai reçu aujourd'hui votre lettre refusant de permettre l'usage du matériel roulant pour l'embranchement de Pictou. Consentiriez-vous à garder l'embranchement jusqu'à ce que nous puissions nous procurer du matériel roulant, et laisser les recettes nettes au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse pour lui rembourser l'intérêt sur le prix d'acquisition du Prolongement-Est.

C. E. CHURCH.

Ottawa, 27 février 1883,

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre dépêche du 24 courant, mentionnant que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse ne peut obtenir l'usage du matériel roulant de l'embranchement de Picton du chemin de fer Intercolonial et demandant que le gouvernement fédéral garde cet embranchement jusqu'à ce qu'on ait trouvé d'autre matériel roulant, et que les recettes nettes soient mises de côté afin

de rembourser la province de l'intérêt sur le prix de l'acquisition du chemin de fer de Prolongement-Est.

Je regrette d'avoir à vous répondre que la requête ne peut être accordée, parce que le gouvernement n'a pas le droit de le faire sans en avoir d'abord obtenu l'autorisation du parlement, et je n'ai pas lieu de croire qu'on pourrait obtenir cette autorisation, car le parlement a déjà donné la ligne en allant de Truro à Pictou afin d'aider au Prolongement-Est.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

CHARLES TUPPER,

Ministre des chemins de fer et canaux.

A l'honorable secrétaire provincial, Halifax, N.-E.

OTTAWA, 16 février 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du premier du mois dernier, concernant l'émission d'un emprunt provincial et demandant au gouvernement fédéral de le garantir pour épargner des intérêts à la province. Je suis chargé de vous transmettre en réponse une copie attestée d'un arrêté du conseil dans lequel on verra que le comité regrette de ne pouvoir recommander l'approbation de la proposition.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

A l'honorable W. T. PIPES, premier,
Assemblée législative, Halifax, N. E.

OTTAWA, 20 mars 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire les représentations suivantes au nom de la compagnie de chemin de fer d'Halifax et du Cap-Breton.

Vous connaissez sans doute le contrat qui a été passé au mois de février 1879 par le gouvernement du Canada, celui de la Nouvelle-Ecosse et cette compagnie, et d'après lequel la compagnie dut faire des concessions importantes qui diminuait sérieusement la valeur du contrat qu'elle avait passé avec le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse. Je crois qu'on vous a aussi communiqué par lettre, dès que cette convention eut été signée, que M. Holmes s'était porté garant, au nom du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, que, si la compagnie avait besoin de prolonger le temps fixé pour l'exécution de son entreprise, le gouvernement accueillerait favorablement une demande à cet effet.

Pendant que la compagnie était à faire les travaux, et après avoir déjà dépensé près de $500,000 pour la construction et l'équipement du chemin elle chercha à mettre des actions sur le marché pour la balance de la somme nécessaire, conformément à son intention primitive. Au mois de septembre 1879 la compagnie réussit à faire cet arrangement à la condition cependant que les travaux, au lieu d'être terminés au mois d'avril 1880, ne le seraient qu'au mois de novembre de la même année. Une demande à cet effet et rapportant les faits fut immédiatement présentée au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, mais malgré des sollicitations continuelles et bien que les capitalistes anglais aient passé plusieurs semaines dans la Nouvelle-Ecosse et aient contribué à faire ces représentations, la compagnie ne put obtenir de réponse du gouvernement qu'au mois d'avril de l'année suivante, alors qu'on lui arracha une autre convention comme la condition de la prolongation du contrat pendant les six mois, laquelle virtuellement enlevait à l'entreprise le restant de sa valeur. Une des conditions de cet arrangement était que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse pourrait prendre possession du chemin de fer de la compagnie, l'embranchement de Pictou compris, en tout temps pendant les deux années à compter du 4 novembre alors prochain, en payant à la compagnie ses déboursés dans l'entreprise. A l'époque de la signature de l'arrangement, le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse convint avec

la compagnie, représentée par M. Moir et l'honorable juge Rigby, que l'intérêt sur l'argent dépensé serait considéré être compris dans le mot dépense, déduction faite de tout profit provenant de l'exploitation du chemin de fer avant l'époque où le gouvernement en prendrait possession.

Le chemin de fer fut réellement terminé au mois de décembre de la même année, (1880) bien qu'il restât encore à compléter le ballastage, ce qui, comme vous le savez ne se fait que graduellement. Le chemin de fer cependant fut mis en opération pendant cet hiver et a toujours été exploité depuis de manière à donner satisfaction à tous les intéressés.

La compagnie, qui savait bien que le gouvernement retarderait jusqu'au dernier moment possible de reconnaître que le chemin de fer était terminé, acheva le ballastage et mit le chemin dans un état qui n'est inférieur à aucune des meilleures parties du chemin de fer Intercolonial, avant de lui demander cette reconnaissance. Le 17 septembre 1881 le directeur gérant pria le gouvernement de lui donner un certificat que le chemin de fer était terminé en vertu du contrat.

M. Murphy, l'ingénieur du gouvernement, fit, le 10 octobre dernier, un rapport dans equel il spécifiait plusieurs petites choses qui lui faisait considérer le chemin comme inachevé, mais sa principale objection cependant avait trait à la hauteur du pont de la rivière Noire (*Black River*). Ce pont a été construit suivant les plans approuvés par l'ingénieur du gouvernement, et même à un pied et demi plus haut que les plans ne l'exigeaient, parce que l'ingénieur de la compagnie trouvait trop basse la hauteur approuvée par l'ingénieur du gouvernement. A la demande de ce dernier le pont avait été de nouveau exhaussé, avant l'achèvement du chemin, à la hauteur qu'il jugea alors à propos d'imposer à la compagnie.

Néanmoins sa principale objection pour ne pas recevoir le chemin de fer, au mois de septembre dernier, c'était que ce pont n'était pas assez haut. Tout l'ouvrage nécessaire pour écarter cette objection pourrait coûter une somme d'à peu près $2,000, et à l'époque où il la faisait le gouvernement avait en mains plus de $57,000 de la subvention qui aurait dû être payée à la compagnie deux ans avant.

La compagnie exécuta immédiatement les quelques légers travaux que M. Murphy avait indiqués et éleva le pont pour la troisième fois, et le 26 octobre le directeur gérant informa le gouvernement qu'on avait fait tout ce que M. Murphy exigeait, et demanda de nouveau un certificat de l'achèvement de l'entreprise. Après un délai de plus d'un mois on transmit à la compagnie un nouveau rapport de M. Murphy, soulevant d'autres objections d'une nature très frivole à propos d'affaires de détails et qui n'avaient aucune importance quelconque pour le chemin de fer. La valeur de ces divers travaux pourrait s'élever en tout à une somme de $200 ou $300. Le tout fut immédiatement redressé conformément à ses désirs, et le 30 décembre dernier le directeur gérant notifiait de nouveau, pour la troisième fois, le gouvernement que les objections faites par M. Murphy dans son second rapport n'existaient plus et demandait un certificat.

Le 19 janvier dernier, M. Holmes informa le directeur-gérant que M. Murphy avait de nouveau été chargé de faire rapport sur le chemin de fer, mais depuis lors M. Murphy n'a fait aucune inspection de la voie et il ne nous est parvenu aucune communication d'aucune sorte de la part du gouvernement.

Vous observerez donc que le chemin a été réellement achevé il y a environ six mois. Le gouvernement garde en mains plus de $57,000 de l'argent de la compagnie, qu'il serait obligé de payer si le certificat requis était accordé.

En refusant ce certificat le gouvernement s'exempte de la nécessité de payer sa dette et empêche en même temps la compagnie d'obtenir la possession de l'embranchement de Pictou. Et c'était là, à vrai dire, le principal motif qui l'avait engagée (la compagnie) à passer ce contrat dont les avantages ont été si amoindris par les exigences du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse qu'il n'en reste presque plus rien à retirer. Et l'on garde depuis trois années et demie déjà l'embranchement qu'elle avait droit d'obtenir aux termes du contrat primitif.

Je suis aussi chargé de mentionner à ce sujet que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, tout en privant ainsi injustement et illégalement la compagnie de ses droits, en vertu du dit contrat, sur la prétendue raison que le chemin de fer ne lui

semble pas terminé, a cependant adopté ce dit chemin de fer, tel qu'il est construit, comme type dans la construction de tous les chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse par la compagnie actuellement à se former, et qu'on a l'intention de subventionner.

Heureusement pour la compagnie que dans l'arrangement intervenu entre les deux gouvernements et elle se trouve une clause pourvoyant à ce qu'au cas de tout différend relativement à l'achèvement de l'entreprise, tel différend peut être soumis au ministre des travaux publics du Canada. Nous comprenons qu'on voulait par là désigner le ministre des chemins de fer, puisque les chemins de fer tombaient alors sous la juridiction générale des travaux publics.

En conséquence nous en appelons devant vous en votre qualité d'arbitre, en vertu de cette convention, pour décider si oui ou non la compagnie a terminé son entreprise et si elle a droit ou non d'obtenir un certificat à cet effet du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse.

C'est notre intention de transmettre au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse une copie de la présente requête, et nous vous prions respectueusement de vouloir bien fixer le jour où nous pourrons vous soumettre la question, sans préjudice de toute inspection du chemin ou toute autre espèce de preuve que vous désirerez vous être soumise.

Et cette requête est faite sans pour cela renoncer aux justes réclamations que la compagnie possède contre le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse pour l'indemniser du dommage qu'elle a souffert pendant les dix mois qu'on l'a empêchée d'obtenir la possession de l'embranchement de Pictou, aux termes du dernier contrat avec ce gouvernement, et de l'intérêt sur la balance de la subvention qu'il a gardé pendant la même période.

Je dois en outre vous faire observer qu'on a aussi injustement empêcher la compagnie par les moyens ci-dessus mentionnés, d'émettre des actions, l'obligeant par là à faire d'énormes sacrifices sous le rapport financier, ce pourquoi la compagnie se réserve aussi son recours contre qui de droit.

En terminant, je suis chargé de demander au gouvernement du Canada de vouloir bien livrer à la compagnie l'embranchement de Pictou, conformément au contrat actuellement en vigueur, et auquel le gouvernement fédéral est partie et conformément aussi aux statuts du parlement du Canada à cet effet maintenant en vigueur.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

T. D. MILBURNE,

Directeur gérant du chemin de fer de Halifax et du Cap-Breton.

OTTAWA, 12 avril 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur, par ordre du ministre, d'accuser réception de votre lettre du 20 dernier, ayant trait à certaines questions en contestation entre la compagnie de chemin de fer d'Halifax et du Cap-Breton et le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

F. BRAUN, secrétaire.

A M D. T. MILBURNE, directeur gérant de la Cie de chemin de fer d'Halifax et du Cap-Breton, Ottawa.

OTTAWA, 12 avril 1872.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur, par ordre du ministre, de vous transmettre sous ce pli, pour votre information et pour vous permettre de présenter toutes les observations que vous pourriez désirer faire, une lettre venant de M. T. D. Milburne, directeur gérant de la compagnie de chemin de fer d'Halifax et du Cap-Breton au

sujet de certaines questions en contestation entre la dite compagnie et le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

F. BRAUN, secrétaire.

A l'honorable S. H. HOLMES, secrétaire provincial de la Nouvelle-Ecosse, Russell House, Ottawa.

OTTAWA, 12 avril 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de la lettre de M. T. D. Milburne, datée du 20 mars dernier, au sujet de l'embranchement de chemin de fer de Pictou qui m'a été envoyée, par ordre du ministre, et je dois vous dire que je m'en occuperai tout prochainement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

S. H. HOLMES, secrétaire provincial.

M. F. BRAUN, secrétaire des chemins de fer et canaux.

HALIFAX, 16 mai 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli un rapport de l'ingénieur de la province au sujet de certaines allégations de la lettre que M. T. D. Milburne, directeur gérant de la compagnie du chemin de fer d'Halifax et du Cap-Breton, vous a adressée en date du 20 mars. Aussi un arrêté du conseil approuvant le dit rapport.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

S. H. HOLMES, secrétaire provincial.

A sir CHARLES TUPPER, C.B.
Ministre des chemins de fer et canaux.

ARRÊTÉ du Conseil exécutif de la Nouvelle-Ecosse rendu à une assemblée tenue à Halifax le 8 mai A.D., 1882, et approuvé par Son Honneur le lieutenant-gouverneur.

Que le rapport de l'ingénieur de la province sur le mémoire envoyé par le directeur gérant de la compagnie dite *The Halifax and Cape-Breton Railway and Coal Company*, au ministre des chemins de fer et canaux, soit adopté et transmis au dit ministre, et qu'on l'informe de plus que les membres du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse n'approuvent pas l'énoncé des faits contenu dans le mémoire, et qu'à leur avis, le temps n'est pas arrivé où l'on doive demander l'arbitrage d'un membre du gouvernement du Canada.

Bureau du secrétaire provincial,
Halifax 16 mai 1882.

S. H. HOLMES, greffier du Conseil exécutif

BUREAU DE L'INGÉNIEUR DE LA PROVINCE, HALIFAX, N.E., 29 avril 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre, pour votre information, les remarques suivantes au sujet de certaines allégations de la lettre envoyée par le capitaine T. D. Milburne, directeur gérant du chemin de fer d'Halifax et du Cap-Breton au gouvernement fédéral, en date du 20 mars dernier, et qui a été transmise à ce bureau avec instruction de faire rapport sur les questions y contenues dont j'ai pu avoir connaissance. C'est pourquoi je soumets à votre considération le rapport suivant.

Il ne m'appartient pas d'examiner les premiers, deuxième et troisième paragraphes de cette lettre ni de faire rapport sur la matière. Les sept paragraphes suivants énonçant les dommages que la compagnie prétend avoir souffert par suite de la négligence de l'ingénieur de la province, et du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse

plus particulièrement, ont trait à des questions qui sont du ressort de ce bureau et ont une portée bien claire ; ce sont les seules dont je m'occuperai. Afin de pouvoir mieux les comprendre je les examinerai dans l'ordre où ils se trouvent, et mes observations suivront dans le même ordre.

1. Le capitaine Milburne dit : " Le chemin de fer fut réellement terminé au mois de décembre de la même année, 1880, bien qu'il restât encore à compléter du ballastage, ce qui, comme vous le savez ne se fait que graduellement. Le chemin de fer cependant fut mis en opération pendant cet hiver et a toujours été exploité depuis de manière à donner satisfaction à tous les intéressés."

Réponse.—Au mois de décembre 1880, époque où le chemin a été réellement terminé, est-il allégué, il restait encore à exécuter le tiers du ballastage, et la compagnie avait de plus nombre d'autres obligations à remplir pour terminer son entreprise. Quand on saura que dans le cours de l'été suivant la compagnie du chemin de fer de Halifax et du Cap-Breton dût dépenser plus de $80,000 pour exécuter une partie de ces obligations, les commentaires deviendront inutiles. Les convois eurent la permission, au mois de décembre 1880, de circuler jusqu'à *Crittenden's Creek* à une petite vitesse, laquelle est de 15 milles à l'heure sur une ligne inachevée.

2. Le capitaine Milburne dit : " La compagnie, qui savait bien que le gouvernement retarderait jusqu'au dernier moment possible de reconnaître que le chemin de fer était terminé, acheva le ballastage et mit le chemin dans un état qui n'est inférieur à aucune des meilleures parties du chemin de fer Intercolonial, avant de lui demander cette reconnaissance. Le 17 septembre 1881, le directeur-gérant pria le gouvernement de lui donner un certificat que le chemin de fer était terminé en vertu du contrat."

Réponse.—La compagnie devait bien savoir, en effet, qu'aucune personne responsable ne donnerait, ou ne pourrait donner, un certificat disant qu'une ligne de chemin de fer était finie et équipée, et qu'on avait rempli toutes les obligations, d'après le type déterminé et accepté par la compagnie, avant que la ligne ne fût terminée conformément à ce type ou au moins à son esprit.

Relativement à la comparaison de supériorité, je dois dire que le chemin de fer de Prolongement-Est, tout en étant très bon eu égard à sa classe, est très inférieur au type de l'Intercolonial. L'entreprise n'était donc pas terminée conformément au devis et elle ne l'est pas encore maintenant.

3. Le capitaine Milburne dit : " M. Murphy, l'ingénieur du gouvernement, fit, le 10 octobre dernier, un rapport dans lequel il spécifiait plusieurs petites choses qui lui faisait considérer le chemin comme inachevé, mais sa principale objection cependant avait trait à la hauteur du pont de la rivière Noire (*Black River*). Ce pont a été construit suivant les plans approuvés par l'ingénieur du gouvernement et même à un pied et demi plus haut que les plans ne l'exigeaient, parce que l'ingénieur de la compagnie trouvait trop basse la hauteur approuvée par l'ingénieur du gouvernement. A la demande de ce dernier, le pont avait été de nouveau exhaussé, avant l'achèvement du chemin, à la hauteur qu'il jugea alors à propos d'imposer à la compagnie."

Réponse.—Tout d'abord, je dirai que le plan du pont a été dressé par la compagnie, ou son agent, et qu'on l'a représenté comme suffisamment élevé pour pouvoir supporter sûrement l'action de toutes les crues. Sur cette représentation, le plan fut recommandé à l'approbation de l'ingénieur de la province, et approuvé par le gouverneur en conseil. Après cela, comment le capitaine Milburne peut-il dire : " parce que l'ingénieur de la compagnie trouvait trop basse la hauteur approuvée par l'ingénieur du gouvernement ?" quand c'est réellement la compagnie elle-même qui, par l'entremise de son procureur, a d'abord transmis le plan à l'ingénieur du gouvernement pour en obtenir l'approbation du gouvernement, et que le contrat de la compagnie l'obligeait à préparer et fournir ces plans ? Il est vrai que ce n'est pas l'ingénieur qui a fourni le plan qui a ensuite construit le pont, cependant ces deux personnes étaient également les agents de la compagnie, d'ailleurs le gouvernement n'a rien à y voir. La compagnie devait accomplir tous les travaux d'art nécessaires à son entreprise, et au nombre de ces travaux il y avait la fourniture d'un plan pour le pont de la rivière Noire (*Black River*). Elle fait des dessins défectueux et écrit

faussement au gouvernement que le pont, tel que tracé au plan, est de dimensions convenables, et parce que l'ingénieur du gouvernement en recommande l'approbation et que le gouvernement approuve le plan que la compagnie a elle-même présenté et transmis dans ce but, peut-elle bien maintenant, par l'entremise de son nouveau directeur-gérant, condamner le dit plan et en jeter injustement la responsabilité sur l'ingénieur du gouvernement.

Quant aux observations sur ce que l'ingénieur aurait imposé à la compagnie, ce n'est ni généreux ni juste. Le pont n'a été exhaussé qu'après que la glace de la rivière, pendant la crue du printemps, eut réellement battu les longrines qui supportaient le plancher. Si on ne l'eût exhaussé, il y a longtemps qu'il aurait été emporté par l'eau, et cependant le fait de l'avoir fait hausser de manière à ce que la glace eût une ouverture suffisante pour passer, est ce qu'on qualifie d'imposition à la compagnie.

4. Le capitaine Milburne dit: "Néanmoins sa principale objection pour ne pas recevoir le chemin de fer, au mois de septembre dernier, c'était que ce pont n'était pas assez haut. Tout l'ouvrage nécessaire pour écarter cette objection pourrait coûter une somme d'à peu près $2,000, et à l'époque où il la faisait le gouvernement avait en mains plus de $57,000 de la subvention qui aurait dû être payée à la compagnie deux ans avant."

Réponse.—Le dix octobre on avait encore à terminer le ballastage sur un parcours de huit milles. Les sémaphores d'Antigonish et de New-Glasgow n'étaient pas finis. Restait aussi à compléter le ballastage de l'embranchement de Wylde's-Cove. Les passages à niveau sur le premier étaient inachevés. On n'avait pas non plus encore fini de hausser le pont de la rivière Noire (*Black River*) et les abords du côté est. Alors comme maintenant le bateau à vapeur pour traverser le détroit de Canso était sujet à objection, en ce qu'il n'est pas de forme ni de construction suffisante pour faire efficacement le service suivant le contrat. J'en reparlerai ci-après.

Quant à la balance de la subvention, elle ne devait être payée à la compagnie qu'après l'exécution complète de toutes les obligations mentionnées au contrat, et devait être réservée afin de faire faire face réclamations non réglées qu'on pouvait avoir contre la compagnie.

5. Le capitaine Milburne dit: "La compagnie exécuta immédiatement les quelques légers travaux que M. Murphy avait indiqués et éleva le pont à la hauteur qu'il avait ainsi fixée pour la troisième fois, et le 26 octobre le directeur gérant informa le gouvernement qu'on avait fait tout ce que M. Murphy exigeait, et demanda de nouveau un certificat de l'achèvement de l'entreprise."

Réponse.—Le 24 novembre la levée de l'est, près du pont de la rivière Noire (*Black River*) était bien loin d'être terminée. Cette levée est exposée aux glaçons détachés ou blocs de glace qui descendent le courant, et l'expérience nous avait prouvé qu'il était absolument nécessaire à la sûreté que la levée fut élevée et fortifiée. Bien que le pont fût alors assez sûr, la levée n'avait pas la largeur, l'inclinaison ou la force convenable pour résister aux crues qui non seulement devait la frapper, mais suivre un coffrage de construction médiocre, le long de cette levée, sur un certain parcours.

Les passages à niveau sur les fermes n'étaient pas alors terminés, et à cette époque comme c'est encore le cas aujourd'hui, on ne possédait pas un bateau à vapeur qui fût selon la convention. Ce que le capitaine Milburne désigne comme "de légers travaux" sont des travaux absolument nécessaires à la sûreté, et le défaut ou la négligence de les faire, entraîne trop souvent les accidents les plus sérieux.

6. Le capitaine Milburne dit: "Après un délai de plus d'un mois on transmit à la compagnie un nouveau rapport de M. Murphy, soulevant d'autres objections d'une nature très frivole à propos d'affaires de détails et qui n'avaient aucune importance quelconque pour le chemin de fer. La valeur de ces divers travaux pouvait s'élever en tout à une somme de $200 à $300. Le tout fut immédiatement redressé conformément à ses désirs, et le 30 décembre dernier le directeur gérant notifia de nouveau, pour la troisième fois, le gouvernement que les objections faites par M. Murphy dans son second rapport n'existaient plus et demandait un certificat."

Réponse.—Le nouveau rapport transmis est celui auquel j'ai déjà fait allusion

dans ma réponse au paragraphe précédent et que le capitaine Milburne qualifie de *nature très frivole* et, dit il, d'aucune importance pour le chemin de fer. Je diffère entièrement d'avis avec le capitaine Milburne à cet égard, et je ne doute pas que s'il consulte plus amplement son ingénieur sur ce sujet, il n'en vienne à une autre conclusion. C'est de plus une grande erreur de prétendre que la valeur totale des travaux qui doivent être accomplis conformément à ma demande ne s'élèveraient pas à plus de $200 ou $300. Le bateau à vapeur seul, d'après l'annexe du contrat, atteint le chiffre de $15,000. A la vérité la compagnie se sert d'un bateau à vapeur, mais il ne peut faire le service requis, et il faudra payer le montant mentionné plus haut pour s'en procurer un convenable qui fasse bien le service.

7. Le capitaine Milburne dit encore: "Le 9 janvier dernier M. Holmes informa le directeur-gérant que M. Murphy avait de nouveau été chargé de faire rapport sur le chemin de fer, mais depuis lors, M. Murphy n'a fait aucune inspection de la voie et il ne nous est parvenu aucune communication d'aucune sorte de la part du gouvernement."

Réponse,—Dans le délai mentionné par le capitaine Milburne je lui ai moi-même transmis, à lui, M. Milburne, à son gérant, M. Laurie, et à son ingénieur, M. Sheeran, mon rapport pour l'année 1881, lequel mentionne qu'il est nécessaire pour terminer l'entreprise d'exécuter les travaux suivants :

1. Deux petits ponceaux, près Tracadie, n'ont pas été trouvés de grandeur suffisante.

2. La levée au pont de la rivière Noire (*Black River*) n'est pas encore suffisamment protégée pour l'empêcher d'être balayée par l'eau.

3. Le bateau à vapeur *Norwegian* est encore employé comme bateau-passeur, quoiqu'il soit considéré incapable de faire ce service.

4. Le quai sur le côté-est du Détroit de Canso n'est pas encore construit, toutefois la compagnie est excusable de ne l'avoir pas fait à raison du délai qu'on a pris à convenir de l'endroit où il serait construit.

Il y a encore plusieurs autres accusations de prétendues injustices, mais le gouvernement n'a pas besoin de mes observations pour les examiner. En terminant cependant j'ajouterai ce qui suit :

Il n'a pas été fait de dépense inutile pour les structures de pont du Prolongement, Est, et la même chose peut se dire à l'égard de ponceaux. On a justement tenu compte du capital limité qu'on avait à disposition. Dans la construction des structures, l'objet en vue était de leur donner la capacité et la force nécessaires pour leur faire remplir sûrement le but exigé, et rien de plus. Ce serait chose facile pour un ingénieur que d'ordonner la construction ou de construire toutes les structures assez grandes pour ne pas être soumis à une dépense excessive, ainsi qu'on en a souvent l'exemple sur les travaux du gouvernement.

Les représentations au sujet de la dépense inutile que la compagnie a faite si souvent au cours de la construction de la voie ont toujours été duement examinées, et si l'ingénieur de la compagnie a fait une erreur relativement à la hauteur d'un pont, au-dessus du lit d'une rivière, ou pour la capacité d'une couple de ponceaux, cette erreur est certainement attribuable au motif d'économie qui le guidait lors de la préparation de ses plans. Pendant toute la durée des travaux le gouvernement dut souvent insister pour leur agrandissement, de manière à s'assurer une marge plus grande et plus certaine, sous le rapport de la sûreté, que la compagnie ne voulait la donner ; et si dans un cas, celui du pont de la rivière Noire (*Black River*) le gouvernement n'a rien exigé de la compagnie, par l'entremise de son ingénieur, et a fait justement ce que la dite compagnie désirait qu'il fît, il est curieux qu'elle se plaigne maintenant qu'on lui ait imposé une charge parce que l'erreur a été corrigée dans l'intérêt de la sûreté.

Une des conditions que le gouvernement avait stipulée dans son contrat avec la compagnie de chemin de fer d'Halifax et du Cap-Breton, c'était que la compagnie se procurerait un steamer de telle nature et tonnage que le gouverneur en conseil approuverait, afin de bien accomplir le service comme bac à vapeur sur le détroit de Canso. Lorsque le bateau à vapeur *Norwegian* arrivait à Port-Mulgrave en août 1880, il était facile de voir qu'il n'appartenait pas à la classe de bateaux que le contrat

stipulait pour ce service. D'un autre côté M. Abbott soutenait le contraire. Vu cette divergence d'opinions le gouvernement jugea qu'il était préférable de nommer un expert qui examinerait le bateau ; M. Smith, l'inspecteur des bateaux à vapeur du gouvernement fédéral dans les provinces maritimes fut choisi et son rapport est adverse au bateau. Ce rapport de M. Smith est ci-annexé. En conséquence la compagnie fut priée de se procurer un autre bateau plus convenable, ce qu'elle n'a pas encore fait, et c'est la principale cause qui empêche de lui donner le certificat demandé.

Si le quai que la compagnie doit aussi construire, en vertu de son contrat, sur le côté sud du détroit n'est pas encore fait, ce n'est pas une raison, à mon avis, qui doive empêcher de lui accorder un certificat d'achèvement des travaux, parce qu'on n'a pas encore décidé l'endroit où on doit l'établir.

Depuis qu'il a été découvert qu'il y avait raison de craindre que les structures mentionnées plus haut sont insuffisantes pour l'écoulement des eaux de pluie à partir du point de partage en amont, lesquels doivent nécessairement traverser les dites structures, j'ai été très anxieux et j'ai craint de les voir emporter par l'eau et d'avoir à déplorer quelque accident. Dernièrement, pendant une fort orage, j'ai télégraphié à l'ingénieur de la compagnie lui demandant les résultats des crues. La lettre que j'ai reçue m'a fait voir que lui aussi craignait beaucoup. En présence de ces faits il est bien extraordinaire de voir le directeur-gérant de la compagnie qualifier de frivoles, etc., les quelques mais nécessaires travaux dont il est encore besoin pour la sureté.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

M. MURPHY, ingénieur de la province.

BUREAU DE L'INSPECTEUR DES BATEAUX A VAPEUR,
SAINT-JEAN, N.-B., 7 septembre 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que, conformément à la demande qui m'a été faite dans une lettre de l'ingénieur de la province, en date du 23 dernier, je me suis transporté à Hawkesbury, C.-B., et ai fait l'examen du steamer *Norwegian*. Je vous soumets le rapport suivant :

I. L'état, l'âge et la capacité du dit steamer.

Le *Norwegian* est en bon état, il a été construit à Québec en 1876. Il est revêtu de fer d'une épaisseur d'un quart de pouce sur une longueur de soixante-dix pieds et à une hauteur de 5 pieds. Le bateau est muni d'une machine à condensation (jet de condensation), d'un cylindre de trente pouces, de trente pouces de course, et peut supporter une pression de 36 lbs au pouce carré.

2. Ce steamer a-t-il la capacité nécessaire pour faire le service suivant les conditions du contrat passé entre le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse et M. H. Abbott, contrat dont j'ai une copie.

Je ne crois pas que le steamer *Norwegian* ait la capacité et la force suffisantes, ou soit de forme convenable pour faire le service requis en vertu des conditions du contrat passé entre le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse et M. H. Abbott.

Le *Norwegian* est un bon et puissant remorqueur, il est pourvu d'une machine à condensation de 30 x 30 pouces ; la chaudière est vieille et n'a qu'un rang de rivets; les fournaises, les plaques tubulaires et les bouilleurs sont neufs ; la machine et une partie de la chaudière ont déjà servi à un autre steamer ; les tuyaux et les cuivres, la machine et la chaudière sont en bon état. J'évalue la valeur actuelle du *Norwegian* à $14,000.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

WM. M. SMITH,
Vice-président du bureau des inspecteurs de bateaux à vapeur du Canada.

NEW-GLASGOW, N. E., 31 mai 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous prier de vouloir bien répondre à ma lettre du 5 avril vous demandant d'agir comme arbitre du gouvernement de la Nouvelle-

Ecosse et de la compagnie de chemin de fer d'Halifax et du Cap-Breton sur la question de l'achèvement du Prolongement-Est, et je dois vous faire observer que la compagnie a beaucoup souffert du fait qu'elle n'a pas obtenu depuis plusieurs mois la possession de l'embranchement de Pictou et que la balance de la subvention ne lui a pas été payée.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

T. D. MILBURNE, vice-président
du chemin de fer d'H. et C.-B.

A l'honorable sir CHARLES TUPPER, C.C.M.G.,
Ministre des chemins de fer.

MONTRÉAL, 25 juillet 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous exposer que la compagnie dite *The Halifax and Cape Breton Railway and Coal Company* a terminé au mois de septembre dernier, le chemin de fer désigné sous le nom de Prolongement-Est, mais que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse refuse de lui accorder un certificat à cet effet par suite d'une divergence d'opinions relativement à l'achèvement de la voie. Je dois aussi ajouter que la compagnie prie le ministre de décider ce différend conformément au statut pour ces cas. Les autres détails concernant l'état et les réclamations de la compagnie vous seront transmis sans délai.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. J. C. ABBOTT,
Pour la compagnie.

A l'honorable sir CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et canaux.

COMPAGNIE DITE "THE HALIFAX AND CAPE BRETON RAILWAY AND COAL COMPANY."

MONTRÉAL, 26 juillet 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous représenter que cette compagnie a terminé au mois de septembre dernier ainsi que votre département en a déjà été informé le chemin de fer désigné sous les noms de Prolongement-Est, entre New-Glasgow et le détroit de Canso, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, et établi un passage d'eau au détroit de Canso, le tout conformément au contrat passé par M Harry Abbott et le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse au mois d'octobre 1876 ;

Que la compagnie a immédiatement notifié le gouvernement qu'elle avait terminé son entreprise et demanda un certificat à cet effet, et que sur cette demande le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse fit examiner l'ouvrage, durant l'été de l'année dernière par l'ingénieur de la province. Ce dernier ayant ensuite fait rapport qu'il restait à exécuter de légers travaux, la compagnie s'empressa de les terminer et notifia de nouveau le gouvernement, l'automne dernier, que son entreprise était finie.

Que sur ce, l'ingénieur de la province fit rapport qu'il désirait faire compléter d'autres travaux de moindre importance, qui furent en conséquence exécutés, après quoi le gouvernement en reçut l'avis et fut prié de donner le certificat de l'achèvement de l'entreprise ;

Que sauf et excepté l'accusation formelle de réception de cette demande le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse a toujours depuis gardé le silence à l'égard de la demande de la compagnie, et n'a pas considéré plusieurs autres demandes que la compagnie lui a faites de ce certificat; que cependant jusqu'à aujourd'hui le gouvernement ou l'ingénieur de la province n'ont donné à la compagnie aucun autre avis que les travaux étaient ou défectueux ou inachevés ;

Que finalement le 5 juillet courant la compagnie a reçu du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse copie d'un arrêté du conseil rendu à une assemblée tenue à Halifax le 14 juillet courant et comportant ce qui suit :

Qu'en réponse aux diverses demandes faites par la compagnie dite *The Halifax and Cape Breton Railway and Coal Company,* avis lui soit donné que dans l'opinion du

gouvernement de la Nouvelle-Ecosse la balance de la subvention non payée pour la construction du chemin de fer de Prolongement-Est suffira pour assurer l'achèvement satisfaisant des travaux mentionnés au contrat de la compagnie;

Qu'en présence du fait que la compagnie n'a reçu ni avis ni rapport se plaignant de quelque défectuosité dans les travaux, et que depuis l'achèvement du chemin de fer le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse l'a publiquement adopté comme le type des autres chemins de fer de la province, la compagnie ne peut interpréter l'avis qui lui est ainsi donné autrement que comme refus par le gouvernement de remplir des obligations en vertu de la convention et du contrat existant.

Que sous la pression exercée par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse cette compagnie fut obligée, au mois de février 1879, de faire un arrangement modifiant les conditions du contrat primitif, et qu'entre autres choses il fut pourvu par la dite convention qu'advenant un différend relativement à l'achèvement de la voie, ce différend serait soumis au ministre des travaux publics du Canada, comme l'arbitre dont la sentence serait finale. C'est pourquoi cette compagnie vous demande respectueusement de vouloir bien exercer les pouvoirs qui vous ont été conférés par cet arrangement et de décider à l'égard des réclamations que la compagnie a contre le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse et plus particulièrement à l'égard des réclamations suivantes :

1. Que cette compagnie a terminé les travaux de construction et établi le bac à vapeur pourvu au contrat passé avec M. Harry Abbott, en date du mois d'octobre 1876, et que depuis neuf mois elle a droit d'avoir un certificat à cet effet.

2. Que cette compagnie a droit de percevoir du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse des dommages au montant de $10,000 par mois pour l'avoir empêché d'obtenir la livraison de l'embranchement de Pictou en lui refusant illégalement le dit certificat.

3. Que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse doit à la compagnie une somme de $57,000 comme balance de la subvention à elle due en vertu des dits contrats et convention, avec intérêt de la date où le dit chemin de fer a été terminé.

J'ai de plus l'honneur de demander au gouvernement du Canada de vouloir bien livrer immédiatement à cette compagnie le chemin de fer désigné sous le nom d'embranchement de Pictou, conformément aux contrats et conventions actuellement en vigueur à cet effet.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

HUGH ALLAN,
Président de la compagnie.

A l'honorable sir Charles Tupper, C. C. M. G.
Ministre des chemins de fer et canaux.

Ottawa, 29 juillet 1882.

Monsieur,—Je suis chargé d'accuser réception de votre lettre du 26 juillet soumettant un état de certains différends qui se sont élevés entre le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse et la compagnie dite *The Halifax and Cape Breton Railway and Coal Company* au sujet de l'achèvement du chemin de fer désigné sous le nom de *Prolongement Est* et demandant au département d'agir comme arbitre pour décider de ce différend.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

A Sir Hugh Allan, Président de la compagnie dite
The Halifax and Cape Breton Railway and Coal Company.

Dans l'affaire de la compagnie dite *The Halifax and Cape Breton Railway and Coal Company.*

Ottawa, 29 juillet 1882.

Monsieur,—J'ai reçu instruction de vous adresser sous ce pli des lettres de

l'honorable J. J. C. Abbott, M.P., et de sir Hugh Allan, président de la compagnie, et de vous demander de vouloir étudier la question et informer le département s'il a, par la loi, le pouvoir d'agir comme il est suggéré dans ces lettres, ainsi que généralement.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

Au sous-ministre de la justice.

NEW-YORK, 28 juillet 1882.

MON CHER MONSIEUR,—Le jour que j'ai laissé Ottawa, M. Abbott écrivait au ministre, au nom de la compagnie de chemin de fer d'Halifax et du Cap-Breton, qu'un différend s'était élevé entre la compagnie et le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse à propos de savoir si oui ou non le chemin était terminé, et le bac à vapeur établi au détroit de Canso suivant le contrat, la compagnie prétendant que oui, tandis que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse soutenait qu'il ne l'avait pas été comme l'exige le contrat, et demandait de renvoyer l'affaire au ministre des chemins de fer et canaux pour, ce dernier, régler la question sans délai, conformément aux conditions de la convention.

Je puis dire que j'ai voyagé sur ce chemin il y a quelque temps, et autant que je puis en juger par un examen fait à la hâte il m'a certainement paru qu'on avait construit une bonne et solide ligne, et j'ai appris en allant aux informations au détroit du Canso que le steamer dont on se sert avait passablement bien fait le service.

Si je ne me trompe, la compagnie, il me semble, a droit de recevoir le chemin.

Comme il est très important pour l'exploitation du chemin de fer Intercolonial que le transport soit fait à une date prochaine, ou que le département autorise la dépense d'une somme suffisante pour nous permettre de renouveler les vieux rails de fer (qui sont maintenant en très mauvais état) sur un parcours de treize milles, par des rails d'acier, je recommanderais instamment que sur la remise de la lettre de M. Abbott par le département de la justice, auquel elle a été renvoyée, vous preniez des mesures immédiates afin de régler la question de savoir si oui ou non le chemin a été terminé suivant le contrat. J'espère que vous comprendrez l'importance qu'il y a de ne pas différer cette affaire.

Bien à vous,

COLLINGWOOD SCHREIBER.

A l'honorable J. H. POPE, ministre intérimaire des chemins de fer et canaux.

Dépêche envoyée de Saint-Jean, N.-B., à l'honorable J. H. Pope.

OTTAWA, 4 août 1882.

Y a-t-il quelque chose de fait relativement au transport de l'embranchement de Pictou ?

COLLINGWOOD SCHREIBER.

Dépêche envoyée de Truro, N.-E., à M. G. W. Burbidge, sous-ministre de la justice.

OTTAWA, 7 août 1882.

Dans l'affaire de l'embranchement de Pictou, veuillez, s'il vous plaît, faire rapport au département aussitôt que possible au sujet de la lettre de M. J. J. C. Abbott, qui vous a été renvoyée.

C. SCHREIBER.

OTTAWA, 11 août 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 29 du mois

dernier et les documents y inclus concernant la compagnie dite : *The Halifax and Cape Breton Railway and Coal Company.*

Sir Hugh Allan, président de la compagnie, et M. Abbott ont envoyé à sir Charles Tupper, en sa qualité de ministre des chemins de fer et canaux, des lettres datées respectivement du 25 et 26 du mois dernier, lui demandant de servir d'arbitre entre la compagnie et le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse au sujet de certaines questions en contestation. M. Abbott demande cet arbitrage en vertu de l'acte (42 Vict., ch. 12, sec. 4), et sir Hugh Allan en vertu des conditions d'un arrangement prétendu avoir été passé au mois de février 1879. La question que M. Abbott soumet à la décision arbitrale est de savoir si, oui ou non, le contrat passé entre la compagnie et le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse a été terminé, dans le but évident d'obtenir à la compagnie le transport de l'embranchement de Pictou.

Sir Hugh Allan demande la même chose et de plus (1) une décision relativement aux réclamations de la compagnie, (2) des dommages parce que la compagnie n'a pu obtenir la livraison de l'embranchement de Pictou, et (3) la remise de la balance de la subvention. Il demande aussi qu'on livre immédiatement à la compagnie l'embranchement de Pictou. Comme je n'ai pas reçu de copie de la convention, je ne puis dire quels sont les droits des parties en vertu de cet arrangement. Je me borne entièrement à l'acte (42 Vict., ch. 12).

D'après le dit acte l'embranchement de Pictou ne peut être transféré à la compagnie dite *The Halifax and Cape Breton Railway and Coal Company* avant que le contrat passé pour la construction et l'équipement de la ligne de prolongement de chemin de fer entre New-Glasgow et le détroit de Canso et pour l'établissement d'un bac à vapeur au détroit de Canso, ou toute modification du contrat, n'aient été complètement remplis et exécutés à la satisfaction du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse.

Le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse dit qu'il a en mains assez d'argent pour assurer l'achèvement satisfaisant des travaux pourvus au contrat. C'est de fait dire que le contrat n'est pas terminé, et je n'y vois rien qui puisse autoriser le gouvernement fédéral à transférer à la compagnie l'embranchement de Pictou.

En vertu de l'article 4, s'il surgit quelque différence d'opinion entre la compagnie et le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse au sujet (entre autres choses) de l'inaccomplissement du contrat existant, ce différend sera soumis à la décision du ministre des travaux publics du Canada et sa décision sera finale et obligatoire. Cette différence d'opinion existe évidemment et on peut soumettre la question. Sans dire que le ministre ne peut agir à moins que les deux parties ne lui soumette leur différend, je crois qu'il ne serait pas sage d'intervenir si on peut l'éviter, et qu'on devrait informer le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse de la demande d'arbitrage au sujet de la question d'achèvement de l'entreprise et l'inviter à prendre quelque décision dans cette affaire L'acte n'autorise pas le ministre à arbitrer dans les autres questions mentionnées dans la lettre de sir Hugh Allan. Je remarque qu'on demande l'arbitrage du ministre des chemins de fer et canaux. Si les deux parties donnent leur consentement exprès à cet effet, il ne peut y avoir de difficulté, mais au cas où la compagnie seule le demanderait, il serait bon d'examiner si le pouvoir d'arbitrer que l'acte 42 V., ch. 12, s. 4, donne au ministre des travaux publics a été transféré au ministre des chemins de fer et canaux par la 42e vict., ch. 7, s. 5. Il n'y a pas de doute que l'administration de l'embranchement de Pictou appartient au ministre des Chemins de fer et canaux, et que le transfert doit avoir lieu à sa discrétion. Mais il n'apparaît pas si clairement qu'il puisse arbitrer entre les parties à un contrat, pour des travaux qui ne sont pas sous son contrôle. Comme ce n'est pas clair et que l'acte nomme le ministre des travaux publics et non le ministre des chemins de fer et canaux, c'est le premier et non le dernier qui doit agir comme arbitre.

Votre obéissant serviteur,

GEORGE W. BURBIDGE, S.M.J.

A M. A. P. Bradley, secrétaire des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 15 août 1882.

MONSIEUR,—Je reçois instruction du ministre intérimaire (M. Pope) de vous transmettre sous ce pli, pour votre information, une copie de l'opinion donnée par le département de la justice, en date du 11 courant, à l'égard de la demande faite par sir Hugh Allan et M. Abbott, au nom de la compagnie dite *The Halifax and Cape Breton Railway and Coal Company*, afin que le ministre des chemins de fer et canaux intervienne dans le règlement des questions en contestation entre la dite compagnie et le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse au sujet de l'état de son chemin de fer.

Je dois dire que c'est le désir du ministre intérimaire que vous vous efforciez de faire des arrangements pour que l'arbitrage demandé ait lieu.

J'ajouterai que l'arrangement des mois de février 1879, dont il est parlé dans la lettre du département de la justice, a maintenant été envoyé à ce département pour son information, et qu'on vous communiquera tout autre rapport qu'il pourra faire sur la question.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

A M. COLLINGWOOD SCHREIBER, ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement.

OTTAWA, 15 août 1882.

MONSIEUR,—Relativement à votre lettre du 11 courant nous donnant votre opinion sur la demande d'intervention qui a été faite au ministre de ce département au nom de la compagnie dite *The Halifax and Cape Breton Railway and Coal Company*, j'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli, pour votre information, et afin que vous puissiez donner telle autre opinion que vous croirez nécessaire sur ce sujet, la copie de l'arrangement, en date du 1er février 1879, entre les diverses parties concernées. Ce document ne s'étant pas trouvé parmi ceux qui vous ont été envoyés, cela vous a empêché, comme vous le dites, d'examiner les droits qu'il donne.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

A M. GEORGE W. BURBIDGE, sous ministre de la justice.

COMPAGNIE DITE "THE HALIFAX AND CAPE BRETON RAILWAY AND COAL COMPANY."

MONTRÉAL, 17 août 1882.

MONSIEUR,—Dans ma lettre au sujet de la compagnie dite *The Halifax and Cape Breton Railway and Coal Company*, et en vous exposant que l'entreprise était terminée, j'ai omis de mentionner qu'il reste à construire un petit quai du côté du Cap-Breton. Ce quai n'a pas été construit parce que le gouvernement n'a jamais voulu dire à la compagnie où l'établir. On pourrait le construire facilement à deux endroits, et la compagnie a demandé au gouvernement, à différentes reprises, de choisir celui qu'il voudrait, mais ces demandes ont été faites en vain. Il va sans dire que la compagnie n'aurait pas d'objection à laisser au gouvernement une somme suffisante pour construire le quai à même la subvention considérable qui lui est due depuis longtemps.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

HUGH ALLAN, président de la compagnie.

A l'honorable sir CHARLES TUPPER, C.C.M.G., ministre des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 22 août 1882.

MONSIEUR,—Je suis chargé d'accuser réception de votre lettre du 17 courant, appelant l'attention sur le fait que vous avez oublié de mentionner dans votre lettre du 26 juillet dernier, que la compagnie dite *The Halifax and Cape Breton Railway and Coal Company* n'avait pas encore construit un petit quai sur le côté du Cap Breton,

parce qu'elle n'avait pu obtenir d'instructions relativement à l'endroit où il devait être établi.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

Sir HUGH ALLAN, président de la compagnie.

OTTAWA, 23 août 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 15 courant me transmettant la copie de l'arrangement dont il est parlé dans ma lettre du 11 courant.

L'arrangement quant à la question de renvoi des différends qui pourraient surgir entre la compagnie dite *The Halifax and Cape Breton Railway and Coal Company* et le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse ne comporte rien de plus que l'acte 42 Vict., ch. 12. En conséquence, la seule des questions de la lettre de sir Hugh Allan que le ministre peut arbitrer est celle de savoir si oui ou non l'entreprise a été terminée. L'arrangement énonce que c'est le ministre des travaux publics qui doit être l'arbitre, et après avoir examiné ce document, de même que l'acte, je suis d'avis que le ministre des travaux publics doit être l'arbitre si le différend est soumis. Documents renvoyés.

Votre obéissant serviteur,

GEORGE W. BURBIDGE, S.M.J

A M. A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 20 août 1882.

MONSIEUR,—Je suis chargé de vous transmettre sous ce pli, pour votre information ultérieure, la copie d'une lettre du département de la justice au sujet du différend entre le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse et la compagnie dite *The Halifax and Cap-Breton Railway and Coal Company.*

Je demeure, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

A M. C. SCHREIBER, ingé. en chef des che. de fer du gouv. en exploitation.

MONCTON, N. B., 24 août 1882.

MONSIEUR,—En conformité de votre lettre datée du 15 courant, j'ai eu une entrevue avec l'honorable M. W. T. Pipes, premier de la Nouvelle-Ecosse, au sujet du différend qui existe entre la compagnie et le gouvernement relativement à la question du certificat d'achèvement du chemin de fer d'Halifax et du Cap-Breton. Je l'ai informé que la compagnie avait demandé à l'honorable ministre des chemins de fer de vouloir bien arbitrer cette question, en vertu de l'acte 42 Vict., ch. 12, s. 4, et que le département m'avait chargé de faire des arrangements à cette fin. J'ai toutefois suggéré à M. Pipes que si le gouvernement pouvait régler cette affaire sans avoir besoin de cet arbitrage, toutes les parties y trouveraient peut-être mieux leur compte. M. Pipes m'a exprimé que personnellement il partageait ce sentiment, et il m'a représenté que, dans son opinion, la demande d'arbitrage devait avoir eu lieu par suite de quelque acte du dernier gouvernement, d'autant que le gouvernement du jour n'avait pas eu l'occasion d'examiner la question. Il m'a dit en outre qu'il serait peut-être préférable de ne pas trop se hâter, et de lui donner l'occasion d'en parler à ses collègues, ce qu'il ferait dans quelques jours lorsque le gouvernement se réunirait à Halifax, et que la décision du gouvernement serait immédiatement communiquée à la compagnie, et l'affaire en est là.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

A M. A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

CHEMIN DE FER D'HALIFAX ET DU CAP-BRETON.
221 RUE DRUMMOND, MONTRÉAL, 3 octobre 1882.

MONSIEUR,—La copie d'une lettre du secrétaire provincial de la Nouvelle-Ecosse que je vous transmets sous ce pli vous apprendra que ce gouvernement refuse positivement de nous accorder un certificat d'achèvement du chemin de fer de Prolongement-Est.

La compagnie vous prie en conséquence de vouloir bien être assez bon de prendre les mesures nécessaires afin de lui accorder ce certificat sans délai, tel que pourvu par l'acte du mois de mars 1879.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

T. D. MILBURNE,
Vice-président du chemin de fer d'Halifax et du Cap-Breton.

A l'honorable sir CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer.

HALIFAX, N.-E., 8 septembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous informer que le gouvernement a examiné la demande faite par votre compagnie du certificat d'achèvement du chemin de fer de Prolongement-Est, et il a été décidé qu'on ne pouvait accorder ce certificat maintenant.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

CHARLES E. CHURCH, secrétaire provincial.

A M. J. D. LAURIE, gérant du chemin de fer d'H. et du C.B., New-Glasgow.

OTTAWA, 2 septembre 1882.

MONSIEUR,—Nous avons l'honneur de vous prier respectueusement de vouloir remettre de jour en jour l'arbitrage dans l'affaire du chemin de fer de Prolongement-Est jusquà ce que le gouvernement ait décidé au sujet de la proposition du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse maintenant à l'étude, et ensuite jusqu'à ce que nous ayions le temps de comparaître devant vous.

Vos obéissants serviteurs,

J. J. C. ABBOTT,
Pour la compagnie de C. F. H. et C. B.

Sous la réserve de l'objection faite à cette juridiction.

WILLIAM T. PIPES.

A l'honorable sir HECTOR L. LANGEVIN, C.B., C.C.M.G.

OTTAWA, 9 octobre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur, d'après l'ordre du ministre et conformément à une opinion du sous-ministre de la justice contenue dans une lettre datée du 23 août dernier, de vous transmettre sous ce pli, pour votre information, et en vue de l'arbitrage que vous aurez à faire en qualité de ministre des travaux publics, ainsi qu'il y a été pourvu par l'acte 42 Vict., chap. 12, concernant le chemin de fer de Truro et Pictou, tous les documents que possède ce bureau au sujet de la question en contestation entre la compagnie de chemin de fer d'Halifax et du Cap-Breton et le gouvernement de la province de la Nouvelle-Ecosse, savoir, si oui ou non un certain contrat passé par la compagnie et ce gouvernement a été terminé Suivant l'opinion du département de la justice, c'est le seul point en contestation sur lequel l'arbitrage peut avoir lieu.

Ce qui suit indique en peu de mots l'état des choses :—

En vertu d'un acte de transport de contrat, en date du 20 décembre 1876, approuvé par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, la compagnie dite *The Halifax*

and Cape Breton Railway and Coal Company entreprit la construction du chemin de fer de Prolongement-Est, entre New-Glasgow et le détroit de Canso, ainsi que l'établissement d'un bac à vapeur au détroit moyennant une subvention de $7,945 par mille, de même que d'autres subventions parmi lesquelles se trouvait la possession de la ligne d'embranchement de Truro à Pictou, et le tout fut approuvé par un acte du parlement fédéral, le 40e Vict., chap. 46, dont le préambule contient toutes les mesures préliminaires.

Subséquemment le dit acte fut modifié par l'acte 42 Vict., ch. 12 (1879), dans lequel ainsi que dans une convention au même effet passée en date du 1er février 1879, par représentation de la part des gouvernements fédéral et provincial, par la compagnie et l'entrepreneur primitif, on inséra les conditions qui réglaient que le transfert de l'embranchement de Pictou aurait lieu lorsque la compagnie aurait terminé, équipé, établi ou fait fonctionner sans défaut la ligne de Prolongement-Est et le bac à vapeur à la satisfaction du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse. Le défaut de la compagnie sera "établi de la manière qui sera convenue entre le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse et la compagnie, ou qui sera prescrite par la législation de la dite province."

D'après le quatrième article de cet acte, s'il surgit quelque différence d'opinion entre la législature et la compagnie relativement à l'inaccomplissement du contrat ou au fait que la compagnie n'aurait pas réussi à exploiter le chemin de fer et le bac à vapeur, ce différend doit être réglé par le ministre des travaux publics du Canada.

Cette différence d'opinion a surgi, et comme il est dit plus haut, on demande votre arbitrage sur la question de l'accomplissement ou de l'inaccomplissement du contrat.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

A l'honorable sir HECTOR L. LANGEVIN, C.B., C.C.M.G.,
Ministre des travaux publics.

CHEMIN DE FER D'HALIFAX ET DU CAP-BRETON,
MONTRÉAL, 12 octobre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous renvoyer à une lettre que cette compagnie adressait à l'honorable sir Charles Tupper, le 26 juillet dernier, concernant le refus du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse de lui accorder un certificat d'achèvement du chemin de fer d'Halifax et du Cap-Breton.

Je dois alléguer, en outre, que depuis la date de cette lettre, le gouvernement a refusé positivement d'accorder à la compagnie le certificat d'achèvement pourvu dans son contrat avec la compagnie, et comme cette dernière prétend avoir accompli depuis longtemps tous les travaux requis en vertu des contrat et conventions passés avec le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, la différence d'opinion dont il est question dans le quatrième article de l'acte 42 Vict., ch. 12, a surgi entre le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse et la compagnie.

Ayant appris que le gouvernement avait eu l'avis que le pouvoir accordé au ministre des travaux publics du Canada par cette section n'a pas été délégué au ministre des chemins de fer et canaux, lors de la division du département, je dois vous demander respectueusement au nom de cette compagnie, de vouloir bien arbitrer les réclamations mentionnées dans la lettre en question de la compagnie contre le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, et plus particulièrement d'arbitrer et de déterminer si la compagnie du chemin de fer d'Halifax et du Cap-Breton a, oui ou non, terminé les travaux entrepris par le contrat passé entre Harry Abbott et le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, le 31 octobre 1876, en autant qu'elle est obligée de les terminer.

La compagnie est informée que vous devrez notifier le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse de votre intention d'agir comme arbitre, au cas où vous accepterez de l'être, et je vous demanderais respectueusement de vouloir lui donner cet avis aussitôt que vous le pourrez convenablement.

Depuis près d'une année la compagnie s'est vue privée d'une somme d'argent très considérable qui lui appartient, ainsi que de l'usage du chemin de fer d'embranchement de Pictou, la seule source qu'elle comptait lui rapporter aucun profit quand elle a fait l'entreprise en question, et je suis chargé de vous demander respectueusement, en justice pour la compagnie, de vouloir bien procéder à l'examen de cette affaire aussi promptement que vos nombreuses et importantes occupations vous le permettront.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. D. MILBURNE,
Vice-président de la compagnie de C. F. d'H. et du C.-B.

A l'honorable sir HECTOR LANGEVIN, C.C.M.G.,
Ministre des travaux publics.

In re différend entre la compagnie dite *The Halifax and Cape Breton Railway and Coal Company* et le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, au sujet de l'achèvement de la ligne de prolongement du chemin de fer entre New-Glasgow et le détroit de Canso, et la demande d'arbitrage du ministre des travaux publics sur tel différend.

Par un acte passé en 1876, le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse accorda à la compagnie une subvention de $7,945 par mille pour la construction de la ligne mentionnée plus haut.

Les actes 40 Vict., chap. 46 et 42 Vict., chap. 12, décrètent que l'embranchement de Pictou du chemin de fer Intercolonial sera transféré à la compagnie aussitôt que le contrat passé pour la construction de la ligne de prolongement jusqu'au détroit de Canso, et l'établissement d'un bac à vapeur au détroit de Canso, aura été complètement rempli et exécuté à la satisfaction du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse.

Correspondance.

Le 20 mars 1882, le capitaine Milburne, vice-président du chemin de fer d'Halifax et du Cap-Breton écrit au ministre des chemins de fer et canaux un long rapport exposant que la ligne de prolongement était réellement finie au mois de décembre 1880 et que, vers le 17 septembre 1881, l'état de la voie était aussi bon qu'aux meilleures endroits du chemin de fer Intercolonial ; qu'après cette date on avait exécuté les quelques autres travaux d'achèvement que l'ingénieur de la province requérait, tels que l'exhaussement du pont de la rivière Noire (*Black River*) le ballastage, etc., et que depuis leur demande d'un certificat d'achèvement, en date du 30 décembre 1881, le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse n'a rien répondu à la comprgnie.

L'ingénieur de la province répond à cette lettre, le 29 avril, par un rapport (approuvé par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse), lequel expose qu'à cette époque —(1) quelques ponceaux près de Tracadie sont encore insuffisants, (2) que la levée du pont de la rivière Noire n'est pas suffisamment protégée pour l'empêcher d'être balayée par l'eau, et (3) spécialement que le steamer *Norwegian* employé comme bac à vapeur au détroit de Canso ne convient aucunement à ce service. Afin de prouver cette dernière assertion il produit un certificat de l'inspecteur des bateaux à vapeur, M. Smith, lequel déclare que le bac n'a pas la capacité et la force nécessaires, et n'est pas de forme convenable pour faire le service requis.

Le 26 juillet 1882, sir Hugh Allan, président, expose que la compagnie a demandé à plusieurs reprises au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse de lui accorder un certificat d'achèvement des travaux mais ne peut l'obtenir, que le chemin de fer a été terminé depuis nombre de mois, et il demande l'arbitrage du ministre ainsi que pourvu par la loi (42 Vict., chap. 12.) et réclame $10,000 de dommages par mois pour le temps que le gouvernement a différé d'accorder le dit certificat.

Le 17 août, dans une autre lettre, sir Hugh Allan dit qu'il a omis de mentionner qu'on n'a pas encore construit un petit quai du côté du Cap-Breton, parce que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse n'a pas choisi l'endroit où l'établir.

Le 23 août, le ministre de la justice informe le département que la seule des questions de la lettre de sir Hugh Allan que le ministre peut arbitrer, est celle qui a trait à l'achèvement de l'entreprise.

Le 2- juillet 1882, M. Schreiber, ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement, écrit qu'il a visité le chemin, et autant qu'il peut en juger par un examen fait à la hâte, il lui a certainement paru qu'on avait construit une bonne et solide ligne, et qu'il avait appris, en allant aux informations, que le steamer employé comme bac avait passablement bien fait le service.

Le 18 septembre 1882, M. Milburne, vice-président du chemin de fer d'Halifax et du Cap-Breton, transmit au département une lettre que la compagnie avait reçue du secrétaire provincial de la Nouvelle-Ecosse et exposant que le certificat d'achèvement de l'entreprise *ne pourrait être maintenant accordé.* Le capitaine Milburne demande que la question soit arbitrée par le ministre aussitôt que possible.

L'acte 42 Vict., ch., 12, sect. 4, pourvoit que s'il surgit une différence d'opinion entre la compagnie et le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse au sujet de l'achèvement de l'entreprise, etc., ce différend sera soumis à la décision du ministre des travaux publics du Canada, et sa décision sera finale et obligatoire.

On observera que par une lettre ci-incluse, le ministre de la justice soutient l'opinion que le droit d'agir comme arbitre, dans la cause ci-dessus, appartient au ministre des travaux publics (et non au ministre des chemins de fer et canaux).

Le ministre de la justice énonce aussi dans sa lettre que la seule question à arbitrer est celle de savoir si l'entreprise a été ou non terminé.

18 octobre 1882. A. G.

CHEMIN DE FER D'HALIFAX ET DU CAP-BRETON
221 RUE DRUMMOND, MONTREAL, 19 octobre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre d'hier m'informant que vous entendrez la preuve sur la question de contestation entre le gouvernement de la compagnie, le deuxième jour de novembre prochain.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

T. D. MILBURNE,
Vice-président de la compagnie du C. F de H et du C.B.

A l'honorable sir HECTOR L. LANGEVIN, C.C.M.G.,
Ministre des travaux publics.

Dépêche.

NEW-GLASGOW, N. E., 30 octobre 1882.

A l'honorable sir CHARLES TUPPER.

Je regrette l'ajournement de votre arbitrage, et serais fier si vous pouviez commencer jeudi.

T. D. MILBURNE.

OTTAWA, 14 novembre 1882.

MONSIEUR,—Je reçois instruction de vous renvoyer, afin que vous puissiez faire rapport immédiatement à ce sujet, une lettre du procureur général de la Nouvelle-Ecosse émettant l'opinion que la question en contestation entre le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse et la compagnie de chemin de fer d'Halifax et du Cap-Breton au sujet du chemin de fer de Prolongement, ne peut être arbitrée par le ministre des travaux publics.

Je vous transmets aussi, sous ce pli, les autres documents concernant la dite affaire.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

F. H. ENNIS, secrétaire.

A M. G. W. BURBIDGE, sous-ministre de la justice.

HALIFAX, 8 novembre 1882.

MONSIEUR,—Le ministre des travaux publics—sir Hector Langevin—sur la demande que lui en a été faite par M. Milburne, au nom de la compagnie dite *The Halifax and Cape Breton Railway and Coal Company*, nous a notifié de comparaître devant lui, jeudi prochain, le 16 courant, à Ottawa, alors qu'il se propose d'agir comme arbitre entre le gouvernement et la compagnie sur la *question déterminée* de savoir si la *ligne de chemin de fer* aboutissant au détroit de Canso est oui ou non terminée. Le gouvernement prétend que la compagnie n'a pas terminé son entreprise du chemin de fer à la satisfaction du gouverneur en conseil, et que le bac à vapeur ne lui plaît pas suffisamment. Le bateau que la compagnie emploie actuellement est d'une classe inférieure et ne convient aucunement à ce service ; il a été condamné en outre par M. l'inspecteur Smith, lors de l'examen qu'il en a fait à la demande du dernier gouvernement. De plus il n'y a pas encore de quai sur la côte du Cap-Breton, et l'on m'informe que pour ces raisons, ainsi que pour d'autres, l'ingénieur de la province a refusé jusqu'ici d'accorder un certificat d'achèvement de l'entreprise.

Il paraîtrait que sir Hector Langevin a pris la qualité d'arbitre lorsqu'on eut attiré son attention sur l'article 4 du chapitre 12 des actes du Canada de 1879, article d'après lequel il semblerait, à première vue, que le ministre des travaux publics est le véritable arbitre qui doit prononcer relativement à *l'accomplissement du dit contrat existant.*

Je pense que le ministre des travaux publics ne peut être appelé comme arbitre qu'au cas d'une différence d'opinion sur les deux seuls points suivants :

1° Au sujet de quelque article du tarif des péages, et 2° au sujet de quelque réclamation de ce gouvernement à raison d'un *défaut de la compagnie.*—En d'autres termes, je maintins que, sauf et en vertu de la convention faite en triplicata à Ottawa, le premier février 1879, la législature fédérale n'a pas le pouvoir de passer une clause comme le quatrième article dont il est question. Cela vous paraîtra clair, je crois, si vous lisez attentivement l'arrangement que je vous envoie et que j'ai marqué, afin d'attirer votre attention.

Il me reste maintenant à vous demander de vouloir bien exposer cette manière de voir au ministre des travaux publics, qui, s'il le croit à propos, après mûr examen de la question, pourra télégraphier au secrétaire provincial ou à moi-même, afin de nous épargner la peine et les frais de lui soumettre notre cause jeudi le 16 courant.

J'ai l'honneur d'être, respectueusement à vous,

A. J. WHITE.

A l'honorable sir CHARLES TUPPER, C.B.

14 novembre 1882.

MONSIEUR,—Je suis chargé d'accuser réception d'une lettre en date du 10 courant de votre secrétaire, M. Ennis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

H. CROSSKILL, sous-secrétaire.

A l'honorable sir HECTOR LANGEVIN, ministre des travaux publics.

OTTAWA, 16 novembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, sous ce pli, un mémoire des frais de conseil et de témoins, venus respectivement d'Antigonish, de Québec et de Montréal, au sujet de l'arbitrage entre le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse et la compagnie dite *The Halifax and Cape-Breton Railway and Coal Company*, frais que vous avez bien voulu faire payer comme condition de l'ajournement de l'arbitrage au 30 courant.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. J. C. ABBOTT.

A l'honorable sir HECTOR LANGEVIN, C. C. M. G.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 11 heures a. m., 15 novembre 1882.

Présent :

L'HONORABLE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Dans l'affaire de l'arbitrage sur le différend entre le gouvernement de la province de la Nouvelle-Ecosse et la compagnie dite *The Halifax and Cape-Breton Railway Company*, au sujet du contrat pour l'achèvement du chemin de fer de Prolongement Est.

Le procureur général et M. McIntyre comparaissent pour le gouvernement.

M. Abbott, C. R., comparaît pour la compagnie.

Le procureur général s'objecte à la juridiction du ministre des travaux publics sur le motif que la disposition de la loi qui autorise cet arbitrage est *ultra vires*.

M. Abbott répond à cette objection.

Le ministre décide qu'en vertu de la loi il a qualité pour agir comme arbitre.

Alors le procureur général, sous la réserve de son objection, demande l'ajournement de la cause pour les raisons qu'il donne.

M. Abbott s'oppose à cette demande. Le procureur général réplique.

M. Abbott prétend que si la demande est accordée, ce ne peut être, dans tous les cas, que sur paiement des frais encourus par la compagnie pour être prête à procéder le jour fixé pour l'arbitrage.

Le ministre ordonne l'ajournement de l'arbitrage au 30 novembre courant, à deux heures et demie de l'après-midi, à condition que les frais du jour soient payés à la compagnie, et il demande qu'on lui fournisse un mémoire de ces frais afin de les insérer au procès-verbal.

Les frais sont ensuite taxés à la somme de cent quatre-vingt huit piastres et cinquante centins.

HECTOR L. LANGEVIN, ministre des travaux publics.

NOVEMBRE 1882.

Dépenses de T. Shewen, d'Antigonish à Ottawa et retour :

Voitures	$ 2 50
Repas sur le convoi	7 00
Wagons Pullman	13 00
Hôtels	10 00
Dépenses incidentes, portefaix, etc	2 50
Total	$53 00

(Approuvé) HECTOR L. LANGEVIN, ministre des travaux publics.
17 novembre 1882.

OTTAWA, 16 novembre 1882.

Frais de voyage de M. Milburne à Ottawa lors de l'arbitrage entre le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse et la compagnie du chemin de fer d'Halifax et du Cap Breton, $9.50.

(Approuvé) HECTOR L. LANGEVIN, ministre des travaux publics.

17 novembre 1882.

16 novembre 1882.

Frais de voyage à Ottawa comme témoin dans la cause du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse *vs.* la compagnie de chemin de fer d'Halifax et du Cap-Breton, $60.

JOHN DICK, Québec.

Je taxe ce témoin à quarante piastres.

HECTOR L. LANGEVIN, ministre des travaux publics.

17 novembre 1882.

La compagnie dite *The Halifax and Cape Breton Railway and Coal Company. Dt.*
A l'honorable J. J. C. ABBOTT, C.R.

16 novembre 1882.—Services rendus en qualité de conseil à Ottawa ou représentant la compagnie devant l'honorable ministre des travaux publics. Voyage à Ottawa, etc., etc.	$100 00
Dépenses	4 00
Approuvé.	$104 00

HECTOR L. LANGEVIN, M.T.P.

17 novembre 1882.

OTTAWA, 16 novembre 1882.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre me transmettant celle que vous avez reçue du procureur général de la Nouvelle-Ecosse protestant pour les raisons y mentionnées contre la qualité du ministre des travaux publics d'agir comme arbitre entre le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse et la compagnie de chemin de fer d'Halifax et du Cap-Breton, sur la question de savoir si la ligne de chemin de fer aboutissant à Canso est oui ou non terminée, j'ai l'honneur de vous dire que j'ai soumis la lettre du procureur général et tous les documents se rattachant à la cause au ministre de la justice. Ce dernier, après un soigneux examen de la question, est d'avis qu'en vertu du quatrième article de la 42me Vict., ch., 12, le ministre des travaux publics a qualité d'agir comme arbitre.

Le ministre ne peut admettre la proposition que cette partie du quatrième article qui autorise le ministre des Travaux publics à décider "au sujet de l'inaccomplissement du dit contrat existant" est *ultra vires* du parlement fédéral.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. POWER, sous-ministre intérimaire de la justice.

Documents renvoyés.
A M. F. H. ENNIS, secrétaire des travaux publics.

MONTRÉAL, 8 décembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous dire que le différend entre le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse et la compagnie dite *The Halifax and Cape Breton Railway and Coal Company*, qu'on vous avait demandé d'arbitrer, vient d'être réglé à l'amiable par les parties.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. J. C. ABBOTT.

A l'honorable sir HECTOR LANGEVIN, C.C.M.G., ministre des travaux publics.

REPONSE

(40*k*)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 9 avril 1883 :—pour copie de toutes communications relatives au steamer qui voyage entre Campbellton, Gaspé et les ports intermédiaires, en correspondance avec le chemin de fer.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat intérimaire

Secrétariat d'Etat,
9 mai 1883.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

(40*l*)

PAPIERS *IN RE* RÉCLAMATIONS DE H. G. C. KETCHUM.

Pétition de H. G. C. Ketchum, pour le remboursement d'argent pour surcharge, à la compagnie du chemin de fer Nord-Américain et Européen, pour transport de rails et approvisionnements de construction.

Rapport de M. F. Shanly, ingénieur en chef, sur la réclamation de M. Ketchum, approuvé par M. C. Schreiber.

Le rapport du conseil est basé sur le rapport précédent.

Ottawa, mai 1883.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse et les papiers ci-dessus ne sont pas imprimés.*]

RÉPONSE

(41)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 7 mars 1883 :— pour copie des ordres en conseil affectant certains articles des comptes publics pour l'exercice expiré le 30 juin 1882.

RÉPONSE

(42)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 7 mars 1883 ;— pour copie des ordres en conseil affectant certains articles du relevé des paiements portés au compte des dépenses imprévues, déféré par la Chambre au comité des comptes publics, le 23 février 1883.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(43)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 7 mars 1883 ;—pour copie des ordres en conseil affectant certains items du relevé des mandats du gouverneur général, émis pendant les exercices 1881-82 et 1882-83, déférée par la Chambre au comité des comptes publics, le **23** février 1883.

---

(44)

Etats généraux des baptêmes, mariages et sépultures, dans certains districts de la province de Québec, pendant l'année 1882.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse et les états généraux ci-dessus n'ont pas été imprimés.*]

REPONSE

(45)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES en date du 23 février 1883 : -- pour un état faisant connaître toutes les demandes faites pour drawback sur les matériaux employés pour la construction des navires, pendant l'année expirée le 30 juin 1882, et aussi, pendant les six mois expirés le 31 décembre 1882 ; donnant le nom de la personne qui a fait la demande, le nom et le tonnage du navire, le montant demandé, et le montant payé.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,

Secrétaire d'Etat intérimaire.

Secrétariat d'Etat,
13 mars 1883.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*]

REPONSE

(45*a*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES en date du 21 février 1883 ;— pour un état de toutes les réclamations faites depuis le 2 mars 1882, pour remise de droits sur les articles fabriqués pour l'exportation, donnant le nom de toutes les personnes qui ont présenté des demandes, leur place d'affaires, les articles pour lesquels le drawback a été demandé et le montant de chaque réclamation, établissant la différence entre celles qui ont été acceptées et celles qui ont été rejetées, et celles qui sont sous considération et qui n'ont pas été décidées, et donnant le motif du refus; aussi, copie de tous règlements promulgués par le département au sujet de ces réclamations ; ainsi que copie de toute réclamation acceptée, et la déclaration sous serment qui l'accompagne, de chaque exportateur de bouilloires, mécaniques, machines à coudre ou autres articles en fer.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,

Secrétaire d'Etat intérimaire.

Secrétariat d'Etat,
27 avril 1883.

ETAT des réclamations pour remise de droits sur les articles fabriqués pour exportation, du 2 mars 1882 au 2 mars 1883 ; noms des réclamants, leur place d'affaires, articles sur lesquels la remise de droits est demandée, montant demandé, montant accordé, etc.

Réclamant.	Place d'affaires.	Objet de la demande.	Montant accordé.
			$ cts.
Dominion Barb Fencing Co......	Montréal, Q	Fil métallique pour clôtures ..	198 71
Cie des Poudres de l'Acadie	Halifax, N.-E.....	Salpêtre pour la poudre.........	138 20
J. H. Myrick....................	Tignish, I P.-E..........	Ferblanc p. boîtes à conserves	13 60
John B. Snowball..................	Shippegan, N.-B................	do	28 95
A. C. McLeod	New-London, I P.-E...........	do	24 99
C. C. Carlton.....................	Rollo-Bay, I P.-E.............	do	4 75
J. A. McLeod.....................	New-London, I.P.-E..........	do	9 25
F. Gallant..........................	do	do	11 25
C. C. Carlton........................	do	do	8 43
Ewing et Cie	New-Westminster, C.-B......	do	23 85
C. C. Carlton..........................	Rollo-Bay, I.P.-E.....	do	4 21
Benj. Haigh et Fils................	Coquitlam, C.-B................	do	23 85
George Haddow	Miscom, N.-B....................	do	33 03
F. H. Baker..........................	Sambro, N.-E	do	51 35
C. C. Carlton	Rollo-Bay, I.P.-E..................	do	12 32
Thistle Haddie C. & C. Co.	Tiverton, N.-E..................	do	7 44
J. H. Myrick..........................	Tignish, I.P.-E..................	do	133 49
J. H. Mann..........................	Grand-Avenue, N.-B............	do	3 36
H. R. Ives et Cie......	Montréal, Q	Ferblanc p. boîtes à conserves	65 74
McCallum et Fraser................	Baie-Saint-Pierre, I. P.-E...	Fil métallique pour clôtures..	8 30
M. Pigott.............................	Savage-Harbour, I.P.-E......	do	2 33
Succession Moir, Fils et Cie....	Halifax, N.-E.....	Farine pour biscuits de mer..	15 24
F. Gallant............................	Tignish, I.P.-E...................	Ferblanc p. boîtes à conserves	12 06
F. Gallant, C. C. Carlton et Wilbur et Fils.	Tignish, Souris et Bouctouche.	do	22 61
M. Pigott, C. C. Carlton et J. R. Bourke et Cie.	Savage-Harbour, Souris et Tracadie.	do	25 08
J. W. Sturdy, J. S. Murchison et C. C. Carlton.	Crapaud-Point, Souris et Prim.	do	22 24
Glover Frères et A.C. McLeod.	Wood Islands et New-London.	do	4 15
Glover Frères, M. McElroy et M Chiasson.	Wood-Islands, Miminigash et Tignish.	do	9 99
Glover Frères et M. Pigott.......	Wood - Islands et Savage Harbour.	do	7 28
James Johnson et F. Gallant....	Crapaud et Tignish.............	do	2 64
J. R. Rourke et Cie..................	Tracadie, I.P.-E................	do	19 09
M. Pigott.............................	Savage-Harbor, I.P.-E........	do	4 90
H. S. Crosdale.......................	Rivière-Naas, C.-B............	do	40 50
Windsor Canning Co................	Rivière-Skeena, C.-B..........	do	70 84
Findlay, Durham et Brodie......	Rivière-Fraser, C.-B...........	do	61 41
Portland Packing Co................	Chester, etc., etc., N.-E......	do	1,031 11
F. S. Andrews et Cie...............	Port-Hood, N.-E.	do	125 43
Burnham et Morrill..................	Anse-d'Harrigan, N.-E......	do	102 16
Shedd, Moore et Cie................	Iles Pictou et Belfast..........	do	219 55
A. A. Macdonald Frères..	Trois-Rivières, I. P.-E..........	do	99 11
John J. Fletcher	Savage-Harbor, I.P.-E	do	17 42
W. K. Lewis et Frères..............	Port-Petpeswick et Saint-Pierre, C.-B.....................	do	218 87
C. J. Haley	Souris, I.P.-E....................	do	66 98
Daniel Matheson	Pointe Malagash, N.-E........	do	29 41
H. F. Webb......	Etang-du-Nord	do	26 64
A. B. Walls.............................	Escuminac, N.-B................	do	15 35
J. Winslow, Jones et Cie	Iles-Sober, Havre-aux-Maisons, etc.	do	113 59
W. P. Christain	Prospect, N.-E......	do	15 50
J. Winslow, Jones et Cie	Iles Sober, N.-E., Shédiac, N.-B., etc.	do	40 80
John McInnes.........................	Wallace et Truro, N.-E	do	45 30
Burnham et Morrill..................	Brûlé, N.-E	do	72 82
John M. Shand......	Bear's-Point, N.-E.............	do	20 77
Argyle Packing Co	Lower-Argyle, N.-E............	do	12 79

ETAT des réclamations pour remise de droits sur les articles fabriqués, etc.—*Suite.*

Réclamant.	Place d'affaires.	Objet de la demande.	Montant accordé. $ cts.
H. VanBerskbek	Shippegan, N.-B	Ferbl. pour boîtes à conserves	3 38
E. Milleken	Cocagne, N.-B	do	3 96
H. Robichaud	Shediac, N.B	do	9 05
Anderson et Bell	Port-Matoun, N.-E	do	8 68
Oxner frère et Cie	New-Dublin, N.E	do	4 33
Macdonald, Macdonald et Cie	Souris, I.P.-E	do	*23 66
Forrest et Cie	St-Andrew's, I.P.-E	do	39 99
Lockeport Packing Co	Lockeport, N.-E	do	30 83
A. S Sutherland	Bathurst, N.-B	do	5 00
George Smith	do	do	16 00
Portland Packing Co	Clarke's-Harbor	do	24 05
Charles Raymond	Guelph, Ont	Matériaux employés dans les machines à coudre.	355 77
John J. Fletcher	Savage-Harbor, I.P.-E	Ferbl. pour boîtes à conserves	3 83
Charles Raymond	Guelph, Ont	Matériaux employés dans les machines à coudre.	46 96
Brittain Frères	Darlington, Ont	Coton pour envelopper le lard séché, etc.	220 93
Laidlaw et Cie	Rivière-Fraser, C.-B	Ferbl. pour boîtes à conserves	150 87
Delta Canning Co	do	do	122 13
Adair et Cie	do	do	266 50
Robert B. Noble	Richibuctou, N.-B	do	18 48
John Hughes, agent (1)	Charlottetown, I.-P.-E	do	2,051 03
Ontario Metallic Spinning Co	Woodstock, Ont	Fil métallique pour clôtures	434 90
Canada Packing Co	Anse au Loup-M., Percé, Q.	Ferbl. pour boîtes à conserves	99 25
John L. Johnston	Montreal	do	31 50
Shedd, Moore et Cie	Iles Pictou et Belfast, I.P.-E.	do	†107 03
J. Lantz et fils	Pointe-Prim, I.P.E	do	2 48
C. C. Carlton, Robert Bell et J. A. McLeod.	Souris, Alberton et New-London, I.P.-E.	do	14 19
John Cairns	Cap-Wolfe do	do	1 86
W. B. Haisman	Fifteen-Points, I.P.-E	do	40 13
John Hughes (1)	Charlottetown do	do	604 94
Hossack, Wood et Cie	Québec	Farine pour biscuits de mer	46 00
Macdonald, Macdonald et Cie	Souris, I.P.-E	Ferbl. pour boîtes à conserves	13 00
John Glass	Québec	Farine pour biscuits de mer	63 50
W. Bell et Cie (2)	Guelph, Ont	Matér. empl. dans les orgues.	829 34
John L. Johnston	Montréal	Ferbl. pour boîtes à conserves	208 10
Peter Gavin	Cascumpèque et Alberton, I.P.-E.	do fish	96 74
Hossack, Wood et Cie	Québec	Farine pour biscuits de mer	56 00
John Glass	do	do	58 00
do	do	do	209 00
Peter Gavin	Cascumpèque, I.P.-E	Ferbl. pour boîtes à conserves	49 00
John Hughes	Canoe-Cove do	do	9 13
Hossack, Wood et Cie	Québec	Farine pour biscuits de mer	6 50
Succession de Moir, fils et Cie	Halifax, N.-E	do	22 90
John Glass	Québec	do	53 00
Hossack, Wood et Cie	do	do	6 50
Dominion Barb Fencing Co	Montréal	Fil métallique pour clôtures	1,087 51
Cie des Poudres de l'Acadie (resp. limitée.)	Halifax, N.-E	Salpêtre et glycerine empl. dans la poudre et la dynam.	158 00
Forrest et Cie	St-Andrews, I.P.-E	Ferbl. pour boîtes à conserves	48 02
Robert Bell	Alberton do	do	46 74
John Glass	Québec	Farine pour biscuits de mer	62 50
Ontario Metallic Spinning Co	Woodstock, Ont	Fil métallique pour clôtures	5 54
Succession de Moir, fils et Cie	Halifax, N.-E	Farine pour biscuits de mer	8 33
Burnham et Morrill	Brule	Ferbl. pour boîtes à conserves	144 79
Portland Packing Co	Chester, Barrington, etc.	do	398 78
F. S. Andrews et Cie	Isaac's-Harbour	do	18 58
H. C. Beamish, agent	Halifax	do	165 29
Hossack, Woods et Cie	Québec	Farine pour biscuits de mer	16 50

*Montant demandé, $35.25.
†Montant demandé, $109.33

45—1½

ETAT des réclamations pour remise de droits sur les articles fabriqués, etc.—*Suite.*

Réclamant.	Place d'affaires.	Objet de la demande.	Montant accordé. $	cts.
Edwardsburg Starch Co.	Cardinal, Ont.	Farine de blé-d'inde p. empois	36	60
Hossack, Woods et Cie	Québec	Farine pour biscuits de mer...	42	50
Robert Bell	Alberton, I.P.-E.	Ferb. pour boîtes à conserves	45	31
F. S. Andrews et Cie	Isaac-Harbour	do	29	73
Burnham et Morrill	Brûlé	do	28	17
John Glass	Québec	Farine pour biscuits de mer..	11	00
Scott et Cie	Montréal	Tôle employée pour toitures.	212	19
Burnham et Morrill	Harrigan Cove, N.-E.	Ferb. pour boîtes à conserves	40	35
Portland Packing Co.	Chester, Cap Canso, etc.	do	218	77
F. S. Andrews et Cie	Isaac's Harbour	do	33	45
Burnham et Morrill	Harrigan-Cove, N.E.	do	40	90
A. Ogden	Cap-Canso, N.E.	do	19	49
H. F. Webb	Sober-Island	do	1	91
Scott et Cie	Montréal	Tôle employée pour toitures.	152	22
do	do	do	200	12
do	do	do	47	78
Wilson et Cie	Escuminac, N.B.	Ferb. pour boîtes à conserves	16	77
H. R. Ives et Cie	Montreal	Fil métallique pour clôtures..	236	25
Edwardsburg Starch Co.	Cardinal, Ont.	Farine de blé-d'inde p. empois	48	85
W. B. Harshman	Fifteen-Points, I.P.E.	Ferb. pour boîtes à conserves	27	36
Robert T. Holman	Rocky-Point do	do	53	96
Snowball et Cie	Shippegan, N.B.	do	18	58
Colin Sewell	Burnt-Church, C.B.	do	} 4	83
W. S. Loggie	Bouchibougnac, do	do		
Dominion Barb Fencing Co.	Montréal, Qué.	Fil métallique pour clôtures..	506	35
William Gillard	Tavistock, Ont	Coton pour envelopper le fromage.	30	96
Oxner frères et Cie	New-Dublin, N.E.	Ferb. p. boîtes à conserves, etc.	13	30
John McInnes	Wallace, do	do	7	12
J. Lantz	Eldon, I.P.E.	do	2	15
Dominion Barb Fencing Co.	Montréal, Qué	Fil métallique pour clôtures..	40	10
R. M. Wanzer et Cie	Hamilton, Ont.	Matériaux employés dans les machines à coudre.	48	42
do	do	do	265	01
Portland Packing Co.	Barrington, Chester et Petite-Rivière, N.E.	Ferb. pour boîtes à conserves	201	14
Robert T. Holman	Rocky-Point, I.P.E.	do	31	26
Shank et Burbridge	Shippegan, N.B.	do	48	40
F. H. Baker	Sambro, N.E	do	236	00
Edwardsburg Starch Co.	Cardinal, Ont.	Farine de blé-d'inde p. emplois	34	10
R. B. Noble	Richibouctou, N.B.	Ferb. p. boîtes à conserves, etc.	348	31
Henry O'Leary	do	do	427	42
Forrest et Cie	St-Andrews, I.P.E.	do	21	29
W. K. Lewis et frères	Petpeswick	do	23	42
C. H. Galland	Shédiac, N.E.	do	8	58
H. Robichaud	do	do	11	44
Wilbur et fils	Bouctouche	do	11	44
C. J. Haley	Souris, I.P.E.	do	86	36
A. B. Walls	Chatham	do	5	72
W. H. Alderdice	Baie-des-Iles	do	221	10
Argyle Packing Co.	Argyle inférieur	do	61	39
A. P. Christian	Prospect	do	36	42
W. Underwood et Cie	Marie-Joseph	do	19	85
Lockeport Packing Co	Lockeport, N.E.	do	37	88
R. M. Wanzer et Cie	Hamilton, Ont.	Matériaux employés dans les machines à coudre.	629	13
John Glass	Québec, Q.	Farine pour biscuits de mer...	199	50
Snowball et Cie	Shippegan, N.B.	Ferb. pour boîtes à conserves.	19	50
A. et D. Loggie	Tracadie, N.B.	do	20	54
Scott et Cie	Montréal, Q.	Tôle pour toitures.	391	44
Dominion Barb Fencing Co.	do	Fil métallique pour clôtures.	570	88
Lockeport Packing Co	Lockeport, N.E.	Ferb. pour boîtes à conserves	41	38
Forrest et Cie	St-Andrews, I.P.E.	do	17	33
Thomas Shotbolt	Rivière Inlet, C.B.	do	150	00
W. Underwood et Cie	Liscomb, N.E.	do	29	28
et Morrison	Tracadie, N.B.	do	31	05

ETAT des réclamations pour remise de droits sur les articles fabriqués, etc.—*Suite.*

Réclamant.	Place d'affaires.	Objet de la demande.	Montant accordé.
			$ cts.
J. B. Hamblon et Cie	Pictou, N.-E.	Ferbl. pour boîtes à conserves	179 27
Scott et Cie	Montréal, Q.	Tôle pour toiture	194 76
Park et Morrison	Tracadie, N.-B.	Ferbl. pour boîtes à conserves	6 22
Succession Moir, fils et Cie	Halifax, N.-E.	Farine pour biscuits de mer	34 86
F. S. Andrews et Cie	Isaac's-Harbour	Ferbl. pour boîtes à conserves.	112 95
Portland Packing Co	Barrington, Clarke's Harbour, etc.	do	239 04
Henry Bennett	Alberton, I.P-E	do	18 81
G. P. Le Blanc	Cap-Egmont	do	17 63
Simon Bronglois	Cocagne	do	8 74
Burnham et Morrill	Harrigan-Cove	do	195 23
F. H. Baker	Ingonish	do	23 46
Freeman Payzont	Lockeport, N.-E	do	9 10
J. B. Hamblon et Cie	Pictou, N.-E	do	44 84
Robert Simpson et Cie	Liscomb	do	29 65
Dominion Barb Fencing Co	Montréal, Q.	Fil métallique pour clôtures	247 48
Turner, Beeton et Cie	Iverness et Rivière-Skeena, C.-B.	Ferbl. pour boîtes à conserves.	537 00
Scott et Cie	Montréal, Q.	Tôle pour toiture	325 69
English et Cie	New-Westminster, C.-B	Ferbl. pour boîtes à conserves	450 00
Dominion Packing Co	Buctouche	do	36 72
Johnston Irving	Richibouctou, N.-B	do	17 06
M. McFadyen	Murray-Harbor	do	120 65
John McInvery	Richibucto Beach	do	24 19
Canada Packing Co., Limitée	Québec, Q	do	64 78
Scott et Cie	Montréal, Q	Tôle pour toiture	14 98
Dominion Barb Fencing Co	do	Fil métallique pour clôtures	660 79
J. B. Hamblon et Cie	Pictou, N.-E	Ferbl. pour boîtes à conserves	16 00
M. McFadyen	Murray Harbor	do	*49 94
Prowse et fils	do	do	262 33
Dominion Barb Fencing Co	Montréal, Q	Fil métallique pour clôtures	478 86
do do	do	Fer employé dans un pont	229 22
A. L. Sutherland	Bathurst, N.-B	Ferbl. pour boîtes à conserves	91 06
Lockeport Packing Co	Lockeport, N.-E	do	7 86
Forrest et Cie	St.-Andrews, I.P.-E	do	23 26
W. S. Brown	Shippegan, N.-B	do	1 68
James Hughes	Ile Saint-Pierre, Canoe-Cove et Cap-Wolfe.	do	313 76
Cie des Poudres de l'Acadie	Waverly, N.-E	Slapêtre empl. dans la poudre	36 80
Ontario Metallic Spinning Co	Woodstock, Ont	Fil métallique pour clôtures	326 16
Edwardsburg Starch Co	Cardinal, Ont	Céréales empl. dans l'empois	32 50
Laidlaw et Cie	Rivière Fraser, C.-B	Ferbl. pour boîtes à conserves	266 50
Adair et Cie	do	do	99 50
Delta Canning Co	do	do	154 48
M. McFadyen	Murray-Harbor, I.P.-E	do	325 16
Windsor Canning Co	Riv ère Skeena, C.-B	do	380 47
Douglas Packing Co	Rivière Naas, C.-B	do	287 50
Henry S. Crosdale	do	do	166 00
Findlay, Durham et frères	Rivière Fraser, C -B	do	76 73
Alert Bay Canning Co	Alert-Bay, C.-B	do	53 00
Thomas H. Flieger	Escuminac, N.-B	do	17 25
Snowball et Cie	Shippegan, N.-B	do	76 41
Dominion Barb Fencing Co	Montréal, Q	Fil métallique pour clôtures.	86 00
Douglas Packing Co	Rivière-Naas, C -B	Ferbl. pour boîtes à conserves	52 00
Windsor Canning Co	do Skeena, C.B	do	134 05
Alert Bay Canning Co	Alert-Bay, C.-B	do	70 50
S. T. Miller	Cape-Batteau	do	41 32
Macdonald, Macdonald et Cie	East-Point, I.-P.E	do	55 11
Ewan et Cie	New-Westminster, C.-B	do	212 44
Samuel Bishop	Mill-Stream, etc	do	4 41
Wilson et Cie	Escuminac, N.-B	do	23 91
Shedd, Moore et Cie	Pictou-Ile et Belfast	do	25 31
Taylor, Mayo et Cie	Blue-Cove et Miscou	do	50 07
Hamilton Powder Co	Windsor-Mills, Q	Salpêtre empl. dans la poudre	134 77

* Montant accordé $50.00.

ETAT des réclamations pour remise de droits sur les articles fabriqués, etc.—*Suite.*

Réclamant.	Place d'affaires.	Objet de la demande.	Montant accordé.
Charles Raymond	Guelph, Ont	Matériaux employés dans les machines à coudre.	369 41
N. P. Christain	Prospect	Ferbl. pour boîtes à conserves	24 93
C. P. Haley	Souris	do ...	5 79
Forrest et Cie	Georgetown, I.P.E	do ...	9 85
J. J. Fox	Bay-of-Islands	do ...	32 51
J. McInness	Wallace	do ...	7 05
Argyle Packing Co	Lower-Argyle	do ...	20 90
H. F. Webb	Iles-de-la-Madeleine	do ...	3 29
N. Oxner	New Dublin, N.-E	do ...	0 83
H. R. Ives et Cie	Montréal, Q	Fil métallique pour clôtures..	800 04
Dominion Barb Fencing Co	do	do	569 70
Bell et Cie	Guelph, Ont	Matériaux empl. aux orgues...	347 95
Ontario Metallic Spinning Co...	Woodstock, Ont	Fil métallique pour clôtures..	284 28
J. H. Mann	Shippegan, N.-B	Ferblanc pour boîtes à conserves de fruit et de poissons.	91 31
do	do	do ...	5 54
Taylor, Mayo et Cie	Blue-Cove et Miscou	do ...	28 75
J. N. et W. L. Loggie	Portage River, Neguac Point et Sapin.	do ...	167 49
S. T. Miller	Shippegan, N.-B	do ...	5 82
W. F. Shedd	Pictou, N.-E	do ...	18 54
Ontario Metallic Spinning Co...	Woodstock, Ont	Fil métallique pour clôtures.	28 35
Peter H. C. Benson, Agent	Chatham, N.-B	Ferbl pour boîtes à conserves	16 16
John McInery	Richibucto-Cape	do ...	17 29
R. B. Noble	Richibucto-Beach	do ...	43 67
Inverness Canning Co	Victoria, C.-B	do ...	17 00
Findlay, Durham et Brodie	Rivière-Fraser, C.-B	do ...	53 00
James Pender	St.-Jean, N.-B	Fer pour clous de fers à cheval	10 00
Longworth et Cie	West-Point, I.P.-E	Ferbl. pour boîtes à conserves	177 97
Dominion Barb Fencing Co	Montréal, Q	Fil métallique pour clôtures..	373 30
W. Bell et Cie	Guelph, Ont	Matériaux empl. aux orgues..	61 90
W. F. Shedd	Pictou, N.-E	Ferbl. pour boîtes à conserves	15 73
H. C. Beamish, agent	Halifax, N-E	do ...	168 40
F. S. Andrews et Cie	Isaac's-Harbor	do ...	26 79

AFFAIRES EN SUSPENS.

Réclamant.	Place d'affaires.	Objet de la demande.	Montant.	Observations.
			$ cts.	
John L. Johnston	Montréal, Q	Ferbl. pour boît. à con'ves	....	Sous considération.
Burnham et Morrill	Brûlé, Caribonette, etc.	do do ...	84 00	do do
Lockeport Packing Co...	Lockeport, N.E....	do do ...	4 92	do do
W. S. Brown	Shippegan, N.B....	do do ...	4 20	do do
W. S. Brown	do	do do ...	1 68	do do
J. et J. Livingston	Stratford, O.	Graine de lin fabriquée en tourteaux	142 83	do do
R. M. Wanzer et Cie	Hamilton, O.	Matériaux employés dans les machines à coudre.	191 21	do do
W. M. Mooney et Cie	Montréal, Q.	Fer pour clous de fers à cheval	857 68	do do
Gooderham et Worts, Lrd.	Toronto, O.	Céréales empl. à la fabrication de spiritueux....	259 15	do do

RÉCLAMATIONS REJETÉES.

Réclamant.	Place d'affaires.	Objet de la demande.	Montant.	Observations.
James Fair	Shédiac, N.-B	Ferb. p. boîtes à conserv.		Demande f. trop tard.
Delta Canning Co	Victoria, C.-B	do do		do
The Canada Packing Co.	Ottawa, etc., etc	do do		do
P. Gavin	Summerside, I. P.-E	do do		do
Stanley, Dight et Cie	Stratford, O	Sacs à farine		Pas de loi p. justifier.
Forrest et Cie	St-Andrews, I. P.-E	Ferbl. p. boîtes à conserv	14 04	Double, 1ère réclamation payée.
W. H. Alderdice	Halifax, N.-E	do do	13 79	Demande f. trop tard.
Oxner Frères	New Dublin, I.P.-E	do do	3 82	do
D. Matheson	Halifax, N.-E	do do	32 47	do
James Lautz	do	do do	8 11	do
Angus McLean	Bathurst, N.-B	do do	52 09	do
S. Bishop	do	do do	8 82	do

Memo.

Les réclamations ne sont pas regardées comme telles, inscrites au registre ou prises en considération tant qu'elles ne sont pas conformes aux règlements, de sorte que les sommes demandées d'abord, si elles ne sont pas autorisées par ces règlements, ne figurent pas sur les livres du département ni sur les réclamations elles-mêmes, à moins que ce ne soit par suite d'une erreur du commis, corrigée ici à l'époque du paiement.

Toutes les réclamations sont faites en vertu de règlements établis par Son Excellence le gouverneur général en conseil. Aucun règlement n'a été fait par le département.

En donnant les copies des réclamations demandées, la copie du connaissement qui les accompagne invariablement, et fait partie de la réclamation, a été omise—et au lieu de donner une copie de la réclamation et de la déclaration de chaque exportateur—une copie de chaque classe de réclamation seulement a été donnée, parce que les déclarations de chaque classe sont de forme identique.

Les noms de toutes les personnes à qui un drawback a été accordé ne paraît pas, vu qu'une grande partie des réclamations ont été faites par leurs agents, et le montant entré comme une réclamation dans ces cas couvre réellement plusieurs de ces réclamations, comme par exemple dans l'item marqué (1), où se trouvent les noms de 133 personnes représentées par un agent.

De plus, la copie seulement de cette partie d'une réclamation représentant un seul envoi a été donnée, tandis que beaucoup ou la plupart de ces réclamations couvrent de nombreux envois, de 50 à 100, ou même plus dans certains cas, comme par exemple celle marquée (2).

J. JOHNSON, *commissaire des douanes.*

DÉPARTEMENT DES DOUANES, OTTAWA, 25 avril 1883.

RÉCLAMATION pour remise de droits de douanes payés sur fil de fer employé dans la fabrication de clôture en fil de fer barbelé exportée du Canada.

Copie de la déclaration d'exportation de marchandises produites et fabriquées en Canada.

PORT DE MONTRÉAL, 4 janvier 1882. Rapport n° Déclaration n° 1330.

Exporté par la *Dominion Barb Wire Fence Company,* par le chemin de fer Vermont Central, à destination de New-York.

Marques et numéros.	Nombre et description des colis.	Description des marchandises.	Exporté.	
			Quantité.	Valeur.
A. A. R. Guayaquil.	39	Rouleaux de fil de fer à clôture, galvanisé.	4,579	$389.21

Je, Sam. J. Simpson, jure solennellement et sincèrement que la déclaration ci-dessus contient un état complet, exact et vrai de tous les articles nommés (produits du Canada) et exportés par la *Dominion Barb Wire Fence Company*, par le chemin de fer Vermont Central, à destination de New-York, et que la valeur de ces articles est véridiquement indiquée suivant la loi.

(Signé) S. J. SIMPSON.
Propriétaires, expéditeurs ou consignateurs.

Assermenté devant moi, ce 4e jour de janvier 1882.

(Signé) SAMUEL TIDMARSH, P.D., *pour le percepteur.*

(Certifié vraie copie.) (Signé) W. B. SIMPSON, *percepteur.*

Je certifie par les présentes que le wagon n° 2597 N.D., mentionné dans la copie ci-dessus de la déclaration d'exportation, est parti pour le port de New-York le 5e jour de janvier 1882, et contenait les marchandises spécifiées ci-dessus.

(Signé) W. B. SIMPSON, *percepteur.*

Je, Frederick Fairman, de Montréal, jure solennellement et sincèrement que je suis l'un des membres de la maison Cooper, Fairman et Compagnie, propriétaire de la *Dominion Barb Wire Fence Company*, établissement consacré à la fabrique de la clôture en fil de fer barbelé, situé à Montréal, et le réclamant pour la remise des droits payés sur le fil de fer employé dans la fabrication de 39 rouleaux de clôture en fil de fer barbelé, du poids de 4,579 livres, exportée tel que mentionné dans la copie de déclaration d'exportation ci-dessus, décrite au connaissement, qui y est annexé, signé par l'agent du chemin de fer V.C., consignée à H. Luban, à Guayaquil, et expédiée pour le port étranger de Guayaquil, et qu'aucune partie de la dite clôture ne doit rentrer en Canada ; et de plus, que les dits rouleaux de clôture ont été fabriqués en entier dans la Puissance du Canada, et que dans leur fabrication il a été employé du fil de fer qui a été importé en Canada et a payé les droits au port de Montréal comme suit, savoir : 4,579 livres, poids net, étant partie de 1,922 rouleaux entrés le premier jour de septembre 1881, suivant la déclaration n° 9043, et sur lequel fil de fer un drawback est réclamé sur $160, valeur originelle telle que déclarée, et sur laquelle le droit payé à la dite date au taux de 15 pour cent, se montant à $24, moins 10 pour cent, est égal à $21.60 net.

(Signé) F. FAIRMAN.

Signé et assermenté devant moi à Montréal ce 17e jour de février 1882.

(Signé) W. B. SIMPSON, *percepteur.*

Reçu par les mains du percepteur des douanes au port de Montréal, la somme de vingt et une piastres et soixante centins pour solde de notre réclamation, pour remise de droits de douane ci-annexée.

(Signé) COOPER, FAIRMAN ET CIE, par S. J. SIMPSON.

MONTRÉAL, 8 mars 1882.

RÉCLAMATION pour remise de droits de douane payés sur ferblanc et autres matériaux employés dans la fabrication de boites pour articles exportés du Canada.

Copie de déclaration d'exportation de marchandises produites et fabriquées en Canada.

Port de Charlottetown, 14 juillet 1881. Rapport n° 9. Déclaration n° 33.
Exporté par J. H. Myrick, par S. *Carroll*, Wright, capitaine, à Boston.

Marques et numéros.	Nombre et description des colis.	Description des marchandises.	Exporté.	
			Quantité.	Valeur.
M.	100.	Boîtes à homards.	4,800 lbs.	$400.00

Je, P. McLaren, jure (ou affirme) solennellement et sincèrement que la déclaration ci-dessus contient un état complet, exact et vrai de tous les articles nommés (produits du Canada) et exportés par J. H. Myrick, par le S. *Carroll* à Boston, et que la valeur de ces articles est véridiquement spécifiée, suivant la loi.

(Signé) P. McLAREN, *agent.*

Assermenté (ou affirmé) devant moi, ce 16e jour de juillet 1881.

(Signe) GEO. BREMNER, *sous-percepteur.*

(Certifié vraie copie.) (Signé) GEO. BREMNER, *assistant percepteur.*

Je, J. T. Crochett, de Charlottetown, jure solennellement et sincèrement que je suis l'agent autorisé de J. H. Myrick, le propriétaire de l'établissement pour la mise en boîtes du poisson et des viandes, situé à Tignish, et le réclamant pour remise de droits payés sur le ferblanc employé dans la fabrication de boîtes pour les 100 caisses de homards—boîtes—exportées suivant copie de déclaration d'exportation ci-annexée, et décrite au connaissement annexé, signé par l'agent du *Carroll*, consignées à Alfred Wilson et Fils, à Boston, et expédiées au port étranger de Boston, et qu'aucune d'entre elles n'est destinée à rentrer en Canada; et de plus, que les dites boîtes ont été toutes fabriquées dans la Puissance du Canada, et qu'il a été employé pour leur fabrication du ferblanc qui a été importé en Canada, et sur lequel les droits ont été payés au port de Charlottetown comme suit, savoir:—10⅝ boîtes le 12e jour de juillet 1881, suivant la déclaration n° 73, à 22½ centins, sur lequel ferblanc le drawback réclamé d'après les règlements approuvés par Son Excellence le gouverneur général en conseil en date du 11 juin 1879, est de $4.53.

(Signé) J. T. CROCHETT.

Signé et assermenté devant moi à Charlottetown, ce 6e jour de janvier 1882.

(Signé) GEO. BREMNER, *sous-percepteur.*

Reçu par les mains du percepteur des douanes au port de Summerside, la somme de $4.53, pour solde de ma réclamation pour remise de droits de douane ci-annexée.

(Signé) J. H. MYRICK,
1er avril 1882. par A. J. McFAYDEN, *son procureur.*

Je, C. F. Leonard, procureur de Charles Raymond, de Guelph, jure solennellement et sincèrement que les articles émumérés ci-après, de fabrique anglaise ou étrangère, savoir: Fer, fil de fer, cuivre, aiguilles, fil et tournevis, ont été employés à la fabrication des machines à coudre ou attachés aux dites machines à coudre mentionnées dans la réclamation pour remise de droits ci-annexée; qu'ils sont d'une qualité qui ne se fabrique pas en Canada, et que le Canada ne produit pas d'autres articles pouvant leur être substitués ou être employés au lieu d'eux; que les dits articles de fabrique anglaise ou étrangère ainsi employés ont été importés en Canada, et ont payé les droits au port de Guelph dans les deux ans qui ont précédé l'exportation des dites machines à coudre.

(Signé) C. F. LEONARD.

Signé et assermenté devant moi à Guelph, ce 24e jour d'avril 1882.

(Signé) THOMAS A. HEFFERNAN, *percepteur.*

RÉCLAMATION pour remise de droits de douane payés sur les matériaux employés dans la fabrication de machines à coudre exportées du Canada.

Copie de déclaration d'exportation de marchandises produites ou fabriquées en Canada.

Port de Guelph, 10 juin 1880. Déclaration n° 663.

Exporté par C. Raymond, par le chemin de fer Grand-Occidental, dans l'un de ses wagons, n° 4738, à destination de Matanzas, Cuba.

Marques et numéros.	Nombre et description des colis.	Description des marchandises.	Exporté.	
			Quantité.	Valeur.
				$ cts.
R. & V.	38 caisses.	Machines à coudre n° 1, avec support et couvert.	48	777 60
M.		Machines à coudre n° 1, avec table d'extension.	6	108 00
29—66		Machines à coudre n° 1, do., de fantaisie..........	6	151 20
				1,036 80

Je, C. F. Leonard, jure solennellement et sincèrement que la déclaration ci-dessus contient un état complet, exact et vrai de tous les articles nommés (le produit du Canada) et exportés par C. Raymond par le chemin de fer Grand-Occidental à Matanzas, Cuba, et que la valeur de ces articles est véridiquement indiquée, suivant la loi.

(Signé) C. F. LEONARD, *procureur de C. Raymond, propriétaire*,

Assermenté devant moi, ce 10e jour de juin 1880.

(Signé) THOMAS A. HEFFERNAN, *percepteur.*

Certifié vraie copie, THOMAS A. HEFFERNAN, *percepteur.*

Je certifie par les présentes que le wagon 4738, du chemin de fer Grand Occidental, nommé dans la copie de la déclaration d'exportation ci-dessus, est parti pour le port de Suspension Bridge le 10e jour de juin 1880, et qu'il contenait les marchandises ci-dessus désignées.

(Signé) THOMAS A. HEFFERNAN, *percepteur.*

Je, C. F. Leonard, jure solennellement et sincèrement que je suis dûment autorisé comme l'agent de Charles Raymond, le propriétaire de l'établissement pour la fabrication de machines à coudre, situé à Guelph, Ont., et le réclamant pour la remise des droits payés sur les matériaux employés dans la fabrication de soixante machines à coudre mentionnées dans la copie de la déclaration d'exportation ci-dessus, et décrites au connaissement signé par l'agent du chemin de fer Grand-Occidental, consignées à W. H. McIchanny à New-York, et expédiées au port étranger de Matanzas, Cuba, et qu'aucune de ces soixante machines n'est destinée à rentrer en Canada ; et de plus, que les dites machines à coudre ont été en entier fabriquées dans la Puissance du Canada, et que dans leur fabrication il a été employé des matériaux et fournitures qui ont été importés en Canada et qui ont payé les droits au port de Guelph, Ont., dans les deux ans qui ont précédé cette date, et sur lesquels une remise de droits, se montant à la somme de $8.40, est réclamée, en vertu des règlements

approuvés par Son Excellence le gouverneur général en conseil, étant le montant du drawback payable sur les matériaux et fournitures ainsi employés et exportés.

(Signé) C. F. LEONARD.

Signé et assermenté devant moi, à Guelph, ce 24e jour d'avril 1882.

(Signé) THOMAS A. HEFFERNAN, *percepteur.*

Reçu par les mains du percepteur des douanes au port de Guelph, la somme de $8.40, pour solde de notre réclamation pour remise de droits de douane annexée.

(Signé) C. F. LEONARD.

GUELPH, 4 mai 1882.

Je, William Bell, de Guelph, dans la province d'Ontario, jure solennellement et sincèrement que je suis l'un des membres de la maison W. Bell et Cie, propriétaire d'un établissement pour la fabrication d'orgues, situé à Guelph susdit, et le réclamant pour remise de droits payés sur les matériaux employés dans la fabrication de 640 orgues, tel que décrit dans la cédule marquée B, ci-annexée et portant ma signature, exportées suivant les copies de déclarations d'exportation aussi annexées, consignées aux différentes personnes nommées dans les dites copies de déclarations et cédule, et expédiés aux différents ports mentionnés aux dites copies et cédule ; et qu'aucun des dites orgues n'est destinée à rentrer en Canada ; et de plus que les dites 640 orgues ont été en entier fabriquées en Canada, et qu'il a été employé dans leur fabrication des matériaux importés en Canada, ayant payé les droits à Guelph à différentes dates dans les deux années précédant la date de l'exportation des dites orgues, et parmi les matériaux ainsi importés et sur lesquels les droits ont été payés; comme susdit, se trouvaient les articles suivants de fabrique anglaise ou étrangère, savoir : charnières, soufflets, ressorts, tapis, dièzes, cuir, chevilles à clefs et celluloïde qui ont été employés dans la fabrication d'une partie ou de toutes les dites orgues mentionnées à la dite réclamation pour remise de droits ou y ont été attachés, et que ces articles ainsi spécifiés sont d'une qualité qui n'est pas fabriquée en Canada, et que ce pays ne produit pas d'autres articles pouvant leur être substitués ou être employés au lieu des dits articles spécifiés.

La remise de droits ainsi réclamée sur matériaux employés dans la fabrication des dites 640 orgues exportées est, tel qu'indiqué en la cédule annexée comme susdit, $829.34, somme n'excédant pas les droits payés sur les matériaux ainsi employés et exportés.

(Signé) WILLIAM BELL.

Signé et assermenté devant moi à Guelph, ce 6e jour de mai 1882.

(Signé) THOMAS A. HEFFERNAN, *percepteur.*

RÉCLAMATION pour remise de droits de douane payés sur matériaux employés dans la fabrication d'orgues exportées du Canada.

Copie de déclaration d'exportation de marchandises produites et fabriquées en Canada.

Port de Guelph, 14 octobre 1880. Rapport n° Déclaration n°

Exporté par W. Bell et Cie, par le chemin de fer G.O., pour l'Europe.

Marque et numéros.	Nombre et description des colis.	Description des marchandises.	Exporté.	
			Quantité.	Valeur.
14,022 14,023 14,025 14,027	4	Orgues de salon	4	$270

Je, John H. Leadley, jure solennellement et sincèrement que la déclaration ci-dessus contient un état complet, exact et vrai de tous les articles mentionnés (le produit du Canada) et exportés par W. Bell et Cie, par le chemin de fer G. O. du Canada en Europe, et que la valeur des dits articles est véridiquement spécifiée, suivant la loi.

(Signé) JOHN H. LEADLEY, *pour W. Bell et Cie.*
Propriétaires, exportateurs ou consignateurs.

Assermenté devant moi, ce 14e jour d'octobre 1880.

(Signé) THOS. A. HEFFERNAN, *percepteur.*

Certifié vraie copie. (Signé) THOMAS A. HEFFERNAN, *percepteur.*

Je certifie par les présentes que le wagon de chemin de fer mentionné dans la copie de déclaration d'exportation ci-dessus est parti pour le port de Clifton le 14 octobre 1880, et contenait les marchandises mentionnées ci-dessus.

(Signé) THOMAS A. HEFFERNAN, *percepteur.*

Je, W. Bell, de Guelph, jure solennellement et sincèrement que je suis le procureur de W. Bell et Cie, les propriétaires de l'établissement pour la fabrication d'orgues situé à Guelph, et le réclamant pour remise de droits payés sur matéaiaux employés dans la fabrication des orgues exportées, tel que mentionné à la copie de déclaration d'exportation ci-dessus, et décrites au connaissement attaché, signé de l'agent du chemin de fer G.O. du Canada, consignés à Wm. Lea, à Liverpool, Angleterre, et expédiés au port étranger de et qu'aucune de ces orgues n'est destinée à rentrer du Canada; et de plus, que les dites orgues ont été en entier fabriquées dans la Puissance du Canada, et que dans leur fabrication il a été employé les matériaux indiqués à l'affidavit ci-joint, lesquels ont été importés en Canada, et ont payé les droits au port de Guelph, dans les deux ans précédant sa date, et sur lesquels une remise de droits est réclamée en vertu des règlements approuvés par Son Excellence le gouverneur général en conseil.

(Signé) WILLIAM BELL.

Signé et assermenté devant moi à Guelph, ce 6e jour de mai 1882.

(Signé) THOMAS A. HEFFERNAN, *percepteur,*

Reçu par les mains du percepteur des douanes au port du Guelph la somme de pour solde de notre réclamation pour remise de droits de douane annexée.

(Signé) W. BELL ET CIE.

GUELPH, 3 juin 1882.

RÉCLAMATION pour remise de droits de douane sur tôle employée dans la fabricatio de toitures en fer exportées du Canada.

Copie de déclaration d'exportation de marchandises produites et fabriquées en Canada.

Port de Montréal, 25 juillet 1882. Rapport n° 26. Déclaration n° 16.
Exporté par Scott et Cie., par le propulseur *Celtic*, capitaine, à destination de Cleveland.

Marques et numéros.	Nombre et description des colis.	Description des marchandises.	Exporté.	
			Quantité.	Valeur.
[S.] B.	30 boîtes.	Toiture en fer		
[S.] C.	30 "	" "	53,400	$1,477.35
[S.] D.	10 "	" "		

Je, Edwin C. Bevitt, affirme solennellement et sincèrement que la déclaration ci-dessus contient un état complet, exact et vrai de tous les articles mentionnés (le produit du Canada) expédiés par par propulseur, à destination de Cleveland, et que la valeur de ces articles est véritiquement spécifiée, suivant la loi.

(Signé) EDWIN D. BEVITT, *propriétaires, exportateurs ou consignateurs.*

Assermenté devant moi ce 14e jour d'octobre 1880.

(Signé) J. E. LAMÈRE, P.D., *pour le percepteur.*

Certifié vraie copie, (Signé) M. P. RYAN, *percepteur.*

Je certifie par les présentes que le propulseur *Celtic*, mentionné dans la copie de déclaration d'exportation ci-dessus, est parti pour le port de Cleveland le 25e jour de juillet 1882, ayant à bord les marchandises mentionnées ci-dessus.

(Signé) M. P. RYAN, *percepteur.*

Je, Edwin D. Bevitt, de Montréal, jure solennellement et sincèrement que je suis l'agent de Scott et compagnie, les propriétaires de l'établissement pour la fabrication de toiture en fer, situé à Montréal, et le réclamant pour remise de droits payés sur tôle employée dans la fabrication de 70 boîtes de toiture et exportées tel que mentionné à la copie de déclaration d'exportation ci-dessus, et décrites au connaissement ci-annexé, signé par l'agent du propulseur, et consignées à Scott et Compagnie à Cleveland, Ohio, et expédiées au port étranger de Cleveland, Ohio, et qu'aucune d'entre elles n'est destinée à rentrer en Canada ; et de plus que les dites 70 boîtes de toiture, ont toutes été fabriquées dans la Puissance du Canada, et que dans la fabrication de cette toiture il a été employé 49,245 lbs de tôle, qui a été importée en Canada et a payé les droits au port de Montréal, comme suit, savoir : 429 lbs étant une balance sur 41,108 lbs le 27e jour de juin 1882, d'après la déclaration n° 50188, et des 52,378 lbs le 29e jour de juin 1882, d'après la déclaration n° 51270, et sur laquelle tôle une remise de droits est réclamée en vertu des règlements approuvés par Son Excellence le gouverneur général en conseil (lettre du département, 13 mars 1883), se montant à une somme de $152.37, étant les droits réellement payés sur les 49,245 lbs de tôle ainsi employée et exportée, moins 2½ pour cent, $3.80=$148.57.

(Signé) EDWIN D. BEVITT, *procureur pour Scott et Cie.*

Signé et assermenté devant moi à Montréal, ce 31e jour de juillet 1882.

(Signé) M. P. RYAN, *percepteur.*

Reçu par les mains du percerpteur des douanes au port de Montréal, la somme de cent quarante-huit piastres et cinquante-sept centins, pour solde de notre réclamation pour remise de droits de douane ci-annexée.

(Signé) SCOTT ET CIE, *par* EDWIN D. BEVITT,

MONTRÉAL, 16 août 1882.

RÉCLAMATION pour remise de droits de douane payés sur fer en plaques, barres, poutres, cannelé, fer en T et angulaire et rivets, employés à la fabrication des matériaux de pont exportés du Canada.

Copie de déclaration d'exportation de marchandises produites et fabriquées en Canada.

Port de Toronto, 27 septembre et 11 octobre 1881.

Rapport n° Déclaration n°

Exporté par la *Toronto Bridge Company*, par le chemin de fer du Grand Tronc, aux Etats-Unis.

Marques et numéros.	Nombre et description des colis.	Description des marchandises.	Exporté.	
			Quantité.	Valeur.
N° du wagon.				
384 } 6256 }	2 wagons.	Matériel de pont en fer.	51,090	2,682
3426 } 1389 }	2 wagons.	do do do	53,612	2,813
			104,701	$5,495

Je, Stuart Heath, jure solennellement et sincèrement que la déclaration ci-dessus contient un état complet, exact et vrai de tous les articles mentionnés (le produit du Canada) et expédiés par le chemin de fer Grand Tronc pour le chemin de fer du Sud-Est, rivière Missisquoi, Richford, Vermont, et que la valeur de ces articles est véridiquement spécifiée, suivant la loi.

(Signé) S. HEATH, *propriétaires, exportateurs ou consignateurs.*

Assermenté devant moi le 27e jour de septembre, et le 11e jour d'octobre 1881.

Certifié vraie copie. (Signé) JOHN SCANLAN, *pro. percepteur.*

Je certifie par les présentes que les wagons n° 384, 6256, 3426 et 1380, mentionnés dans la copie de déclaration d'exportation ci-dessus, ont été expédiés au port de St.-Lambert pour le chemin de fer du Sud-Est à Richford, le 26 septembre et le 1er et le 4e jour d'octobre 1881, ayant à bord les marchandises ci-dessus désignées.

(Signé) THOMAS McLEAN, *premier commis, pour le percepteur.*

Je, James Cooper, de Montréal, jure solennellement et sincèrement que je sui l'un des membres de la maison Cooper, Fairman et Compagnie, située à Montréal, e le réclamant pour remise de droits payés sur matériaux employés dans la construction du pont de chemin de fer du Sud-Est, pesant 104,702 lbs, exportés tel que mentionné dans la copie de déclaration d'exportation ci-dessus, et décrits au connaissement annexé et signé par l'agent du chemin de fer Grand Tronc, consignés au chemin de fer du Sud-Est, rivière Missisquoi, à Richford, Vermont, et expédiés dans un port étranger des Etats-Unis, et qu'aucune partie des dits matériaux n'est destinée à rentrer en Canada; et de plus, que le dit matériel a été entièrement fabriqué dans la Puissance du Canada, et que dans sa fabrication il a été employé des matériaux qui ont été importés en Canada et ont payé les droits aux ports de Montréal et de Toronto, comme suit, savoir:—104,702 lbs poids net, sur lesquels matériaux une remise de droits est réclamée, la valeur originelle des dits matériaux telle que déclarée étant de $1,423, sur lesquels les droits ont été payés au taux de 12½, 17½ et 30 pour cent; cette remise de droits est réclamée en vertu des règlements approuvés par Son Excellence le gouverneur général en conseil, et se monte à $229.22.

(Signé) JAMES COOPER.

Signé et assermenté devant moi à Montréal, ce 29e jour de décembre 1881.

(Signé) W. B. SIMPSON, *percepteur.*

Reçu par les mains du percepteur des douanes au port de Montréal, la somme de deux cent vingt-neuf piastres et vingt-deux centins pour solde de notre réclamation pour remise de droits de douane ci-annexée.

(Signé) COOPER, FAIRMAN ET CIE,
Par A. HANNA.

MONTRÉAL, 8 décembre 1882.

RÉCLAMATION pour remise de droits de douane payés sur barres de fer pour clous de fer à cheval employées à la fabrication d'articles exportés du Canada.

Copie de déclaration d'exportation de marchandises produites et fabriquées en Canada.

Port de Saint-Jean, N.B., 26 septembre 1882. Rapport n° Déclaration n°

Exporté par James Pender, par la barque *Robert S. Besnard,* capitaine, à Liverpool, G.-B.

Marques et numéros.	Nombre et description des colis.	Description des marchandises.	Exporté. Quantité.	Exporté. Valeur.
John Steven. Denny, Scotland.	80 boîtes.	Clous à fers à cheval.	2,000 lbs.	$200.00

Je, James Pender, jure solennellement et sincèrement que la déclaration ci-dessus contient un état complet, exact et vrai de tous les articles mentionnés (le produit du Canada) exportés par moi par la barque *R. S. Besnard* à Liverpool, et que la valeur de ces articles est véridiquement spécifiée, suivant la loi.

(Signé) JAMES PENDER, *propriétaires, exportateurs ou consignateurs.*

Assermenté devant moi ce 25e jour de septembre 1883.

(Signé) P. T. OLIVE, *pour le percepteur.*

Certifié vraie copie. (Signé) J. R. RUEL, *percepteur.*

Je certifie par les présentes que le barque *Robert S. Besnard,* nommée dans la copie ci-dessus de déclaration d'exportation, reçut congé et mit à la voile pour le port de Liverpool, G B., le 25e jour de septembre 1882, ayant à bord les articles ci-dessus nommés.

(Signé) JAMES BARBER, *percepteur intérimaire.*

Je, James Pender, de Saint-Jean, N.B., jure solennellement et sincèrement que je suis propriétaire de l'établissement pour la fabrication de clous de fers à cheval, situé à Saint-Jean, N.-B., et le réclamant pour remise de droits payés sur fer en barres pour clous de fers à cheval employé dans la fabrication de 80 boîtes de clous de fers à cheval, poids net 2,000, lbs exportées tel que montionné dans la copie ci-dessus de déclaration d'exportation, et décrites au connaissement, ci-joint, signé par les agents de la barque *R. S. Besnard,* consignées à F. Carvill et fils, à Liverpool, G.-B., et expédiées au port étranger de Liverpool, G.-B., et qu'aucune partie du dit clou n'est destinée à rentrer au Canada ; et de plus, que le dit clou à été en entier fabriqué dans la Puissance du Canada, et que dans sa fabrication il a été employé du fer en barres importé en Canada, qui a payé les droits au port de Saint-Jean, N.-B., comme suit, savoir :—2,667 livres, 200 paquets, le 21 avril 1882, suivant déclaration n° 19375, étant une partie des 200 paquets mentionnés à la dite déclaration, fer en barres, £117.0s.0d=$569.00 @ 17½ pour cent, $99.58, et sur lequel la remise de droits réclamée en vertu des règlements approuvés par Son Excellence le gouverneur général en Conseil se monte à la somme de $10.00.

(Signé) JAMES PENDER.

Signé et assermenté devant moi à Saint-Jean, N.-B., ce 7e jour de décembre 1882.

(Signé) J. R. RUEL, *percepteur.*

Reçu des mains du percepteur des douanes au port de Saint-Jean, N.-B., la somme de dix piastres, pour solde de ma réclamation pour remise de droits de douane ci-annexée.

Saint-Jean, N.-B., 23 février 1883.

(Signé) JAMES PENDER.

RÉPONSE

(46)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, daté le 21 février 1883 :—Pour copie de toute correspondance relative a la construction d'une rallonge au quai de Saint-Jean-Port-Joli, comté de L'Islet ; des demandes faites pour surveiller les travaux ; des nominations, si on en a faites ; des plans et relevés ; des soumissions demandées et reçues, s'il en est, pour les matériaux et la construction ; le tout à dater de l'ouverture du crédit voté à cet effet pendant la dernière session du parlement.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,

Secrétaire d'Etat intérimaire.

Secrétariat d'Etat,
15 mars 1881.

RÉPONSE

(46*a*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, daté le 2 avril 1883 :—Pour compléter la réponse à un ordre de cette Chambre, en date du 21 février dernier, demandant copie de la correspondance, etc., concernant la construction d'une rallonge au quai de Saint-Jean-Port-Joli, comté de L'Islet, en donnant la date du mémoire qui se trouve à la fin de ces documents.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,

Secrétaire d'Etat intérimaire.

Secrétariat d'Etat,
20 avril 1883.

RÉPONSE

(46*b*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, daté le 7 mars 1883 :—Pour copie de tous les rapports, plans, correspondances et autres documents concernant la construction d'un quai ou d'une jetée à Sainte-Anne, sur la rivière Saguenay, dans le comté de Chicoutimi.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,

Secrétaire d'Etat intérimaire

Secrétariat d'Etat,
28 avril 1883.

Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.]

RÉPONSE

(46*c*) (EN PARTIE)

A une ADDRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, datée le 15 mars 1883 ;—Pour copie de la correspondance, rapports, arrêtés du conseil et autres documents concernant toute réclamation présentée par le gouvernement provincial de l'Ile du Prince-Edouard pour le remboursement des dépenses qu'il a faites pour des quais ou jetées d'utilité publique, et aussi, concernant l'entretien des prisonniers condamnés pour une courte période, dans cette province, depuis son entrée dans la Confédération.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,

Secrétaire d'Etat intérimaire

Secrétariat d'Etat,
30 avril 1883.

RÉPONSE SUPPLÉMENTAIRE

(46*d*)

A une ADDRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, datée le 15 mars 1883 ;—pour copie de la correspondance, des rapports, arrêtés du conseil et autres documents concernant toute réclamation présentée par le gouvernement provincial de l'Ile du Prince-Edouard pour le remboursement des dépenses qu'il a faites pour des quais ou jetées d'utilité publique, et aussi, concernant l'entretien des prisonniers condamnés pour une courte période, dans cette province, depuis son entrée dans la Confédération.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,

Secrétaire d'Etat intérimaire

Secrétariat d'Etat,
16 mai 1883.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus sont imprimées pour distribution seulement.*

RÉPONSE

(46e)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 2 avril 1883;—Copie de tous les rapports, plans et devis faits du havre de Port-Albert, dans le comté de Huron, par les ingénieurs du gouvernement, et copie des estimations du coût de l'allongement des jetées du dit havre, et de toute la correspondance entre la compagnie des jetées de Port-Albert et le gouvernement relativement au dit havre.

Par ordre,

HECTOR LANGEVIN,

Faisant les fonctions de secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
18 mai 1883.

In re HAVRE DE PORT-ALBERT, SOMMAIRE.

29 juin 1871.—De Jas. Crawford—Demande qu'il soit permis à sa compagnie de procéder à la construction d'une jetée au havre de Port-Albert en attendant qu'il soit décidé si la réserve de la couronne, en cet endroit, appartient au gouvernement local ou à celui de la Puissance, et demande aussi l'envoi d'un ingénieur pour le choix d'un endroit convenable à la jetée projetée.

6 juillet.—A Jas. Crawford—Accuse réception de sa lettre du 29 du mois dernier et annonce qu'une lettre a été reçue du lieutenant-gouverneur d'Ontario, disant que la réserve au Port-Albert appartient à sa province.

9 octobre 1873.—De W. Kingsford—Fait rapport de son examen de Port-Albert, avec accompagnement de plans; et fait aussi certaines remarques touchant la manière de construire les ouvrages projetés.

28 octobre.—A James Crawford—Transmettant pour son information et celle de M. Hawkins, copie du rapport de M. Kingsford, sur son inspection du havre de Port-Albert.

29 novembre.—A MM. Hawkins et Crawford—Donnant les conditions auxquelles le département est prêt à prendre en favorable considération le sujet relatif aux travaux proposés à Port-Albert.

5 janvier 1874.—De M. Kingsford—Fait rapport sur le droit de propriété de Port-Albert, et recommande que la question relative à l'entreprise des travaux du havre en ce lieu par le gouvernement reçoive une favorable considération. Renferme une lettre de M. Hawkins à ce sujet.

11 février.—De J. Crawford—Touchant les améliorations proposées à Port-Albert, suggère que les travaux du havre proposés soient confiés au conseil municipal ou à la compagnie des jetées de Port-Albert.

5 mai.—De W. Kingsford.—Transmettant la carte détaillée de Port-Albert, etc.

16 février 1875.—De W. Kingsford.—Suggère qu'au lieu de dépenser la balance du crédit à l'addition d'un caisson de 30 pieds carrés à la jetée du nord, celle du sud soit allongée de 40 pieds au moyen de deux caissons de 20 pieds.

22 mars 1880.—De H. F. Perley.—Fait rapport sur la lettre de M. A. D. Hawkins à sir John A. Macdonald, touchant le dragage du havre de Port-Albert, et estime le coût à $4,000.

17 mars.--De H. F. Perley.--Rapport sur les améliorations à Port-Albert, et en estime le coût à $4,000.

4 mars 1882.—De H. F. Perley.--Fait rapport sur les demandes d'améliorations nouvelles au havre de Port-Albert, Ont., et recommande que $2,200 soient affectées aux réparations nécessaires; et réfère aux questions de l'extension des jetées dans la direction du lac, et à la prise de possession du havre par le gouvernement.

PORT-ALBERT, 29 mai 1871.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de m'adresser à vous relativement à la jetée projetée ici.

La compagnie à fonds social, formée ici dans le but de construire une jetée, s'est procuré le bois nécessaire à sa construction, comptant que le gouvernement jugerait convenable d'aider ou de permettre la construction de la jetée sur la réserve du havre. Mais comme il appert qu'il y a désaccord entre le gouvernement local et celui de la Puissance quant à la propriété de la réserve en question—et qu'en attendant une décision à ce sujet ni l'un ni l'autre ne veut en prendre la responsabilité--je voudrais savoir maintenant, monsieur, si vous voudriez permettre la construction de la jetée, avec l'entente que, dans le cas où l'un ou l'autre des deux gouvernements deviendrait propriétaire de la réserve et jugerait à propos de se charger du havre, il puisse le faire sans empêchement de la part de cette compagnie.

Si vous jugez à propos de nous laisser construire la jetée, pourriez-vous permettre à votre ingénieur, qui conduit les travaux au port de refuge à Goderich, de se transporter ici afin d'examiner la place et de donner les instructions nécessaires quant à l'endroit où la jetée devra être construite et à la direction ou cours à lui donner. La distance entre Goderich et la réserve de ce port est telle que le voyage, aller et retour, peut se faire dans la même journée.

La nécessité de cette jetée est très puissante, car beaucoup de produits à être expédiés durant cette saison s'accumulent sur cette réserve, et à moins que l'on n'en poursuive immédiatement la construction, elle ne pourra être achevée à temps pour l'expédition des produits de l'endroit.

J'espère que vous jugerez convenable de nous permettre de procéder aux travaux immédiatement et que vous pourrez plus tard céder la réserve à la compagnie, ou que vous recevrez instruction de prendre possession du havre, afin de l'améliorer au nom du gouvernement.

Une prompte réponse aux demandes ci-dessus obligera beaucoup les habitants de cette localité de même que

Votre obéissant serviteur,

JAMES CRAWFORD, P. Cie J. P.-A.

L'HON H. LANGEVIN, C. B.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS, OTTAWA, 9 juin 1871.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 29 du mois dernier au sujet de la jetée dont la construction est projetée à Port-Albert, et de vous informer qu'elle va recevoir la considération qui lui est due.

Je désire aussi vous informer que j'ai reçu du lieutenant-gouverneur de la province d'Ontario une dépêche disant que la réserve de Port-Albert appartient à cette province.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

F. BRAUN, secrétaire

JAMES CRAWFORD, écr., président Cie J. de Port-Albert, à Port-Albert, Ont.

TORONTO, 9 octobre 1873.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception d'une lettre notée en marge, me demandant d'exhiber au village de Port-Albert, avant l'exécution des contrats, les plans et devis des travaux d'amélioration du havre.

Le sujet est d'un caractère un peu spécial, il n'est donc pas impossible que le rapport que j'ai eu l'honneur de faire puisse induire l'honorable ministre à donner de nouvelles instructions à cet égard. Je ferai remarquer aussi que les parties résidant à Port-Albert, et intéressées à ces améliorations, les MM. Hawkins et M. Crawford, m'ont fait entendre qu'ils avaient l'intention de demander au département l'autorisation de procéder aux travaux suivant le plan adopté d'après le présent examen, et que le comité nommé par la localité puisse demander des soumissions et donner les contrats, l'argent étant payé sur certificat de l'ingénieur à mesure que l'ouvrage se fera.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

WILLIAM KINGSFORD, ingénieur de service.

F. BRAUN, écr secrétaire des Travaux publics.

TORONTO, 10 octobre 1873.

MONSIEUR, J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus le tracé du plan de Port-Albert, comprenant une partie de la rivière "Nine Mile," qui se décharge dans le port. Le village lui-même se trouve à environ douze milles au nord de Goderich; il se fait déjà remarquer par une certaine activité commerciale; on y a construit une petite jetée, sur laquelle les navires peuvent charger et décharger.

En cet endroit, la côte est tout à fait exposée à l'action des eaux du lac Huron.

Une faible protection est offerte au nord par la pointe Clark; à cette exception près rien ne s'oppose aux vagues orageuses qui caractérisent les lacs du nord. Les vents qui prédominent sont ceux de l'ouest et du sud-auest. Ils soufflent avec une grande force, et il faudrait une dépense très considérable pour procurer aux navires en cet endroit une protection efficace contre eux. Aucun navire n'est en sûreté au quai actuel, excepté en temps calme, et la limite étroite du crédit affecté par le gouvernement, $6,000, rend excessivement difficile la recommandation d'ouvrages additionnels pouvant être construits à ce prix à l'effet d'obvier aux difficultés du mouillage à ce port. Il est à propos ici de remarquer que les personnes intéressées à la prospérité de Port-Albert se montrent profondément reconnaissantes envers le gouvernement pour la marque de considération qu'il leur a donnée.

En référant à la carte, on comprendra l'action des eaux du lac sur cette rivière, action qui se rencontre fréquemment aux endroits offrant les mêmes caractères de géographie physique. En automne, les vagues déposent un banc de galets à l'embouchure du cours d'eau. Mobile et sans adhésion, ce dépôt est généralement emporté par les crues du printemps, mais s'il arrive que le dépôt soit très considérable en automne, et qu'en même temps les crues du printemps suivant soient faibles, ce déplacement ne peut s'effectuer. Ainsi augmenté par ce qui reste de l'année précédente, l'amas s'affermit l'année suivante et devient capable de résister au courant de l'eau vers le lac au printemps subséquent, et l'opération se répète ainsi jusqu'à ce que les eaux se creusent un autre chenal et donnent à la rivière une nouvelle décharge. Ainsi, les cours d'eau de cette nature changent constamment l'emplacement de leurs débouchés. Tel a été, de mémoire d'homme, le cas pour la rivière en question, et si les choses sont laissées à elles-mêmes, il est naturel de penser que les mêmes effets devront se reproduire.

Si l'embouchure de la rivière pouvait être protégée contre ces influences, elle constituerait par elle-même un port d'une étendue de quelques centaines de pieds pour des navires tirant six pieds d'eau, et on pourrait en augmenter l'étendue et la profondeur à peu de frais. Mais tant que l'influence des vents de l'ouest et du sud-ouest sera laissée sans entraves, ces avantages naturels seront nullifiés. Il s'agit donc de trouver un moyen par lequel on puisse y résister avec la faible somme mise à la disposition de l'ingénieur. Il n'est pas du tout certain que les moyens proposés atteindront le résultat désiré. Cependant, tout indique le succès du remède suggéré, et dans mon opinion, l'essai devrait en être fait, même dans une éventualité d'insuccès.

Le projet consiste à poser un rang de pilotis, enfoncés fermement en terre et assujettis par des poutres boulonnées, sur une longueur de 145 pieds à partir d'une

pointe herbeuse située au sud du cours d'eau, qui n'est jamais couverte par l'eau et se trouve à l'abri du vent. A l'extrémité de ce pilotis, l'on ajouterait un caisson de 75 pieds de longueur et de 20 pieds de largeur. A la jetée du nord, il serait fait une allonge de 60 pieds—par 20 pieds de largeur, avec une aile vers le sud-ouest, d'une longueur de 50 pieds, mais large de 24 pieds.

J'ai l'honneur de joindre à ceci une estimation détaillée, montrant que le coût des travaux est évalué par moi à la somme de $5,678. Le crédit étant de $6,000, il restera une balance, dont environ $200 serviront à la réparation du quai actuel, et un faible résidu pour les dépenses contingentes.

Cette estimation est basée sur la présomption que les crues du printemps enlèveront le dépôt qui se trouve actuellement sur le rivage. Je l'ai coloré en vert sur la carte, à l'embouchure de la rivière. Je pense que les pilotis et les caissons ainsi construits au sud de la rivière arrêteront les galets roulés par les vents du sud-ouest, et en empêcheront l'accumulation dans l'embouchure de ce cours d'eau comme d'habitude. Dans mon très humble jugement, je crois cette conclusion juste et elle est certainement d'accord avec le mouvement habituel du dépôt poussé par le vent ; et comme les mêmes influences existent, il paraît logique de supposer que la direction du dépôt restera la même. D'un autre côté, il n'existe aucune certitude qu'un tel résultat sera produit. Si, toutefois, ce raisonnement se trouve correct, il en résultera que la terre se formera graduellement au sud des ouvrages recommandés et que les difficultés dont on se plaint disparaîtront.

Je demande respectueusement permission d'attirer l'attention du département sur l'extrême difficulté de résoudre un problème de cette nature. J'éprouve une grande hésitation à recommander ces travaux, et je répète ce que j'ai dit déjà, que je le fais sans être parfaitement convaincu de leur efficacité. Mais je dois dire que je ne vois aucun autre plan à recommander, et je crois que si ces ouvrages sont faits avec soin, il y a toute raison d'espérer qu'ils auront pour résultat de tenir l'entrée de la rivière libre, quoiqu'ils ne puissent offrir de protection contre les grands vents qui soufflent sur le lac Huron.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

WILLIAM KINGSFORD, ingénieur de service.

F. Braun, écr., secrétaire des Travaux publics.

PORT-ALBERT.

ESTIMATIONS DÉTAILLÉES. INSPECTION 1873.

Au sud du cours d'eau :

145 pieux de pruche, à 30 pds.,=4,350 pds. linéaires, à 10 cts	$ 435 00	
Ficher des pieux, 4,350 pds. linéaires, à 4 cts.	174 00	
145 pds linéaires de poutres, 12 pds par 8 pcs à 12½	18 13	
18 boulons, 2 pcs chaque, fer de ⅞ pcs, 85 lbs. à 10 cts	8 50	
667 verges cubes de caissons, à $2.25	1,500 75	
		$2,136 38

Au côté nord :

1,245 verges cubes de caissons, à $2.25	$2,801 25	
		2,801 25
		$4,937 63
15 pour cent pour dépenses contingentes et surveillance.		740 64
		$5,678 27

WILLIAM KINGSFORD, ingénieur de service.

Toronto, 9 octobre 1873.

OTTAWA, 28 octobre 1873.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous soumettre, pour votre information et celle de M. Hawkins, copie du rapport fait par M. Kingsford lors de son examen du havre de Port-Albert.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

F. BRAUN, secrétaire.

A JAMES CRAWFORD, écr., Port-Albert.

OTTAWA, 29 novembre 1873.

MESSIEURS,—J'ai reçu instruction de l'honorable ministre des Travaux publics, de vous informer, relativement aux ouvrages proposés à Port-Albert, que si la municipalité demande que ces travaux soient confiés à ses soins pour être exécutés d'après des plans approuvés du département, et le paiement fait sur le certificat de l'un de ses ingénieurs (du département), faisant foi que l'ouvrage a été exécuté convenablement, cette demande sera considérée avec faveur.

J'ai l'honneur d'être, messieurs, votre obéissant serviteur,

F. BRAUN, secrétaire.

A MM. HAWKINS et CRAWFORD, Port-Albert, O.

OTTAWA, 5 janvier 1874.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport sur le droit de propriété du havre de Port-Albert.

Suivant la réponse ci-jointe à une lettre de moi, on peut dire que le quai est la propriété privée d'une compagnie chartée.

Je considère cependant qu'une telle description représente imparfaitement le cas; et je pense qu'il est de mon devoir d'ajouter ce qui, à mon avis, fera ressortir plus exactement la position des parties intéressées.

Port-Albert est un village situé à 10 milles de Goderich. Une petite rivière nommée "Nine Mile Creek" se décharge en cet endroit; la position de ce cours d'eau, a causé l'établissement du village, le ruisseau fournissant quelques pouvoirs d'eau.

Le village consiste en un bureau de poste, une auberge, une boutique de forgeron, et trois ou quatre magasins; il a une population très peu considérable. Le pays en arrière, toutefois, est fertile et de belle apparence, et une grande quantité de produits est apportée au lac pour exportation.

A moins de fournir des moyens de transport à Port-Albert, ces produits auraient à trouver un débouché à Goderich d'un côté ou à Kincardine de l'autre.

La nécessité d'avoir un quai en cet endroit se fit ainsi sentir, et comme il était impossible de le construire à même aucun fonds public, car le revenu des taxes du village est tout à fait insignifiant, une compagnie a été formée dans ce but.

Je pense pouvoir assurer sans crainte que cet ouvrage ne peut pas être regardé comme étant une spéculation entreprise dans le but d'en retirer un profit. Si Port-Albert avait été une place considérable, ses besoins auraient sans doute engagé la corporation, s'il en eût existé, à l'entreprendre. Mais dans l'état où en étaient les choses, le meunier, le commerçant et d'autres personnes intéressées comme eux, trouvèrent qu'il leur serait avantageux d'avoir un quai, et il en résulta une combinaison dans le but de le construire.

Dans la lettre de M. Hawkins, il est dit que la compagnie désire céder la propriété au gouvernement.

Je soumets respectueusement que cette proposition doit être considérée avec soin avant d'être acceptée. Les obligations directes et indirectes originant de la prise de possession d'un ouvrage sont souvent nombreuses et entraînent généralement des dépenses imprévues. De plus si le gouvernement se charge de cet ouvrage, il se verra exposé à être sollicité pour l'entretien de sa propriété.

Ainsi, quoique ce havre puisse, en un sens, être regardé comme propriété privée, il possède pratiquement un caractère municipal; les fermiers de la contrée environnante reçoivent de grands avantages par les facilités qu'il leur offre, et il a été une source de pertes, et non de profits, pour ses propriétaires.

Je prends en conséquence la liberté d'exprimer respectueusement l'opinion que, dans les circonstances, la condition du quai à Port-Albert est digne de la considération favorable de l'honorable ministre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WILLIAM KINGSFORD, ingénieur de service.

F. BRAUN, écr.,

Secrétaire des travaux publics.

PORT-ALBERT, 22 décembre 1873.

MONSIEUR,—Relativement à votre lettre, n° 92, adressée à Thomas Hawkins, maître de poste, qui m'a été passée pour y répondre, je dois dire que le quai en question a été construit par une compagnie ayant une charte (sous bon plaisir) du gouvernement d'Ontario.

La compagnie n'a pas de lettres patentes, sauf sa charte et la sanction des droits de quaiage. Je vous enverrai une liste de ces droits, si vous le désirez; aucune autre réclamation privée n'existe contre la réserve du havre.

Qu'il soit entendu distinctement qu'à l'époque où la compagnie fut formée, son intention était qu'aussitôt que le gouvernement entreprendrait l'amélioration du havre, elle lui céderait tous ses droits sur la jetée; je suis certain de ce fait, étant le secrétaire de la dite compagnie, de même que percepteur des droits de quaiage.

Je serai heureux de vous donner toute information qu'il est en mon pouvoir d'offrir, si vous en désirez.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. C. HAWKINS.

WM. KINGSFORD, écr.,

Ingénieur en chef des travaux publics.

PORT-ALBERT, 11 février 1874.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous écrire relativement au crédit de $6,000 accordé par le gouvernement afin d'allonger la jetée de cette localité.

Mon but en vous écrivant à ce sujet est de vous donner une connaissance parfaite de la question.

J'ai eu l'honneur de recevoir plusieurs communications du commissaire des travaux publics relativement à cette matière, lorsque Joseph Whitehead, M.P., représentait cette division du comté. Je crois qu'il sollicita de l'aide pour effectuer l'allongement de la jetée que nous avons ici, mais il ne réussit pas à l'obtenir. Alors, sur son avis et celui de M. C. Cameron, M.P., de Goderich, les habitants du lieu se formèrent en une comgagnie à fonds social, en vertu du statut 23 Vic., chap. 50, "Acte relatif aux compagnies par actions pour la construction de jetées, quais, bassins de construction et havres," croyant que si nous faisions un effort pour nous aider nous-mêmes, le gouvernement nous assisterait plus volontiers.

D'après les dispositions du dit statut, une compagnie fut formée; elle se composait d'une trentaine d'habitants de ce village et de la partie environnante du township d'Ashfield. Cette compagnie se conforma aux dispositions du dit statut en faisant enregistrer sa liste d'actionnaires et en exécutant les autres conditions requises. Ensuite, ayant obtenu un bail pour une partie de la réserve du havre, elle procéda à la construction d'une jetée, d'après le plan de celle construite à Goderich par le gouvernement. Cette jetée est une construction en bois équarri, disposée en caissons boulonnés ensemble et remplis en pierre, et s'avance d'environ 180 pieds dans le lac Huron; le coût a été d'environ $4,000.

Cette partie a été construite dans les étés de 1871 et 1872, et durant l'été de 1872 vingt ou vingt-deux navires en partirent chargés de bois de service, d'écorce et de bois de corde. Voyant qu'une telle quantité de bois de service, etc., etc., était transportée sur cette jetée, il fut jugé à propos de s'adresser à Son Excellence le gouverneur général pour obtenir permission de percevoir sur les vaisseaux, des péages et droits de quaiage. Cette permission fut accordée par Son Excellence le gouverneur en conseil. Et l'intention de la compagnie était de dépenser les deniers ainsi perçus à la réparation et aux dépenses inévitables et nécessaires à l'entretien de la dite jetée, et nullement pour le profit des membres de la dite compagnie.

Lorsque les habitants de la localité apprirent qu'un crédit avait été affecté, et qu'il était proposé de placer $6,000 dans leurs mains pour l'objet mentionné plus haut, et que l'ingénieur du gouvernement avait fait un examen et un plan pour l'extension des travaux de la jetée, votre humble serviteur, comme président de la dite compagnie des jetées, convoqua une assemblée des habitants des environs, à laquelle assistèrent le *reeve*, son adjoint et les conseillers du township, et alors, après mûre considération, l'assemblée, croyant que le gouvernement voulait se charger de l'agrandissement des travaux, décida que l'emploi de cette somme, sous la direction de l'ingénieur; serait laissé au gouvernement.

Ces choses demeurèrent dans cet état jusqu'à vendredi, le 6 courant. Recevant ce jour-là un télégramme de M. Kingsford, ingénieur du gouvernement, nous demandant de le rencontrer à Goderich, nous nous y rendîmes, M. Hawkins et moi, et nous apprîmes de lui, pour la première fois, que si le conseil municipal ne se mettait pas en rapport avec le gouvernement au sujet de cet octroi, il ferait retour au gouvernement le 1er juin,qu'il aurait à être voté de nouveau et serait peut-être alors perdu pour le village. Je me suis présenté au conseil municipal assemblé aujourd'hui ; il a donné ordre à son greffier d'entrer en correspondance avec le gouvernement afin d'apprendre ce qu'il doit faire pour remplir les intentions du gouvernement touchant l'emploi de la somme votée ; le conseil considère que ce serait faire injustice à la localité et à ses environs que de négliger des travaux d'amélioration si nécessaires, et que si le gouvernement ne juge pas à propos de mettre cet argent à la disposition de la compagnie des jetées, il en acceptera la charge plutôt que d'en risquer la perte pour le village. J'espère qu'après avoir pris en considération toutes les circonstances, telles que rapportées ici, vous serez persuadé que ni moi ni les autres membres de la compagnie susdite n'avons eu en vue aucun avantage personnel ou égoïste, et que vous voudrez bien remplir les intentions du gouvernement touchant l'emploi de cet octroi pour le bien du plus grand nombre, par l'entremise du conseil municipal ou de la compagnie des jetées, selon que vous le jugerez convenable.

Et en agissant ainsi vous comblerez les vœux d'une personne qui a toujours appuyé les principes de réforme et de son gouvernement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

JAMES CRAWFORD.

A l'honorable A. MACKENZIE, premier ministre.

OTTAWA, 8 mai 1874.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction du sous-ministre de remettre en votre possession les cartes et levés de plans des havres.

En conséquence, j'ai l'honneur de vous mettre celles qui suivent :

Chemins de fer Grand-Occidental et du Sud du Canada, Chenal Ecarté, Shannonville, Sarnia (plan général), Sarnia (plan détaillé), Port-Albert (détails), Cobourg, Meaford, Owen-Sound, Inverhuron (détails pour le quai).

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur.

WILLIAM KINGSFORD, ingénieur de service.

A M. F. BRAUN, secrétaire des travaux publics.

OTTAWA, 16 février 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre, m'autorisant à employer la balance du crédit pour Port-Albert à la construction d'un caisson de 30 pieds carrés, à ajouter à la jetée du nord. Avant de recommander cet ouvrage, j'étais entré en communication avec la municipalité d'Ashfield, et elle avait exprimé son désir de l'employer de cette manière.

J'ai reçu depuis une lettre de M. A. C. Hawkins, m'informant que la municipalité désirait maintenant modifier le plan qu'elle avait auparavant adopté. Elle propose que la jetée du sud soit prolongée de 40 pieds, au moyen de deux (2) caissons de 20 pieds. On espère que cette rallonge offrira plus de sécurité contre le dépôt de galets à l'embouchure de la rivière.

Je prends la liberté de recommander que ce changement soit approuvé, parce que les raisons données à son appui me paraissent saines et justes, et que la dépense sera à peu près la même.

En conséquence, je demande respectueusement l'autorisation nécessaire pour disposer de la balance restante pour l'allongement de la jetée du sud, comme ci-dessus.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

WILLIAM KINGSFORD, ingénieur de service.

A M. F. BRAUN, secrétaire des travaux publics.

OTTAWA, 19 mars 1880.

MONSIEUR,—Relativement à la lettre de M. A. D. Hawkins, adressée au très honorable sir John A. Macdonald, touchant le dragage du havre de Port-Albert, j'ai l'honneur de dire que Port-Albert, dans le township d'Ashfield, division nord du comté de Huron, est situé à l'embouchure de la rivière "Nine Mile," à environ 11 milles de Goderich.

La somme de $6,000, votée en 1873, a été employée à la construction d'une petite jetée au sud de l'embouchure de la rivière, et à l'allongement de la jetée du côté nord.

Dans le cours de l'été dernier un examen du havre a été fait, mais aucun rapport n'a été soumis par l'ingénieur de service.

En comparant les plans de 1873 et 1879, on s'aperçoit que des changements très marqués se sont produits. La jetée du nord a arrêté le dépôt du gravier venant du nord, et maintenant la ligne de rivage du lac (Huron) atteint presque l'extrémité externe de la jetée, et l'aura bientôt dépassée à moins d'être arrêtée, et le gravier balayé par les vagues contournera la jetée et remplira l'intérieur du bassin. Sur le côté sud de la décharge, une pointe de terre qui se formait jadis chaque été pour être enlevée par les crues du printemps, a diminué en longueur et se trouve maintenant a environ 3 pieds au-dessus du niveau de l'eau. Une partie de l'ouvrage en pilotis construit en 1873, a été enlevée par les eaux, et une brèche a été ouverte dans la jetée du sud entre son extrémité est et le rivage.

Afin d'améliorer encore ce havre, je recommanderais le prolongement de la jetée nord à une distance de 80 pieds dans 9 pieds d'eau; le remplissage de la brèche à l'extrémité est de la jetée sud; et le creusage du bassin dans le lac à une profondeur de 8 pieds au-dessous de la ligne des eaux basses, le long du côté interne de la jetée nord, pour le mouillage des navires: et j'estime le coût de ces travaux comme suit:—

Extension de la jetée du nord	$2,800
Remplissage de la brèche, jetée sud	300
Dragage	900
Total	$4.000

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY, ingénieur.

S. CHAPLEAU, écr., secrétaire des Travaux publics.

MÉMOIRE relatif à l'état actuel du havre de Port-Albert, Ontario.

Port-Albert, dans le township d'Albert, division nord de Huron, est situé à l'embouchure du ruisseau "Nine Mile", et à environ 11 miles de Goderich. La somme de $6,000 a été employée à la construction d'une petite jetée au sud de l'embouchure de la rivière et à l'allongement de la jetée du côté nord.

Dans le cours de l'été dernier, une inspection du havre a été faite, mais il ne paraît pas qu'aucun rapport en ait été fait. Le tracé suivant a été préparé d'après le plan.—(*Pas imprimé.*)

En comparant les plans de 1873 et 1879, les changements qui se sont produits sont très apparents. La jetée du nord a arrêté le dépôt du gravier venant du nord, et maintenant la ligne du rivage du lac atteint jusqu'à l'extrémité externe de la jetée, et l'aura bientôt dépassée, à moins d'être arrêtée, et le gravier balayé par les vagues contournera la jetée et remplira l'intérieur du bassin. Du côté sud, la pointe de terre qui se formait chaque été pour être enlevée par les crues du printemps a diminué en longueur, et se trouve maintenant à environ trois pieds au-dessus du niveau de l'eau.

Une partie de l'ouvrage en pilotis construit en 1873 a été enlevée par les eaux; et une brèche a été ouverte dans la jetée sud, entre son extrémité est et le rivage.

Afin d'améliorer encore ce havre, je recommanderais le prolongement de la jetée nord à une distance de 80 pieds dans 9 pieds d'eau; le creusage à une profondeur de 8 pieds au-dessous de la ligne des eaux basses, le long de son côté interne, et le remplissage de la brèche à l'extrémité est de la jetée sud; et j'estime le coût de ces travaux comme suit:—

Extension de la jetée nord	$2,800
Remplissage de la brèche, jetée sud	300
Dragage	900
Total	$4,000

HENRY F. PERLY, ingénieur.

Département des travaux publics,
16 mars 1880.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 4 mars 1882.

MONSIEUR,—Relativement à la demande de MM. Farrow, M. P., et Hawkins, demandant de nouvelles améliorations au Port-Albert, Ontario, je dois dire que les premiers travaux à cet endroit ont été exécutés par une petite compagnie à fonds social afin d'établir un port pour l'expédition du bois de corde, de l'écorce, du bois de sciage, etc.

En 1874 et 1875, la somme de $6,000 a été dépensée par le département pour le prolongement de la jetée du côté nord de la rivière, et pour la construction d'un petit ouvrage en pilotis et caissons du côté sud.

Pour de nouvelles améliorations, une somme de $2,960.87 a été aussi dépensée depuis juillet 1880, à la construction d'un ouvrage en pilotis à partir de l'extrémité est de la jetée nord et se dirigeant vers l'est sur une distance de 280 pieds, ainsi qu'au creusage du bassin à une profondeur et une largeur convenables à la réception de la classe de navires qui fréquentent ce port.

En novembre dernier, ces ouvrages ont éprouvé de grandes avaries pendant une tempête sur le lac Huron. Une grande partie des matériaux placés par le cure-môle derrière le pilotis et une section de la plage en arrière de la jetée, au point marqué C sur le plan ci-joint, ont été enlevés par les eaux par suite de la brèche ouverte par les vagues à l'extrémité est de la jetée qui, jusqu'au point B, est entièrement pourrie au niveau du lac. Les eaux ont aussi fait une brèche au point D, en arrière du pilotis construit en 1874, ainsi qu'à l'entour de celui construit en 1880-81, au point E. L'aile externe de la jetée A s'est affaissée d'environ trois pieds et demi, le fond ayant été miné en dessous par l'action des eaux.

Pour la réparation complète des ouvrages en cet endroit, j'estime qu'une somme de $2,200 sera nécessaire, et je recommande qu'elle y soit affectée, parce que dans son état actuel on peut dire que le havre ne peut être d'aucun service et qu'il devra rester tel jusqu'à ce que ces réparations soient effectuées.

Je remarque que M. Hawkins réfère à la nécessité de prolonger les jetées vers le lac. Sur ce point je ne puis faire de rapport, faute de sondages. Il faudra, pour ce rapport, faire une étude de la localité, mais cette étude pourra être faite pendant l'exécution des réparations, qui à présent sont d'une importance majeure.

Je ne suis pas prêt à recommander la prise de possession de ce havre par le gouvernement, comme le suggère M. Hawkins, vu que mon opinion est qu'en fait de havres, à l'exception de ceux de refuge, la meilleure politique à suivre est celle de confier leur administration et leur contrôle à une corporation ou aux autorités locales.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY, ingénieur en chef.

A M. F. H. ENNIS, secrétaire des travaux publics.

RÉPONSE

(46*f*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 23 avril 1883 ;—Pour copies de tous rapports, plans et levés, faits par les ingénieurs du gouvernement, touchant le havre de Bayfield, dans le comté de Huron.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,

Faisant les fonctions de secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
22 mai 1883.

SOMMAIRE—HAVRE DE BAYFIELD.

7 mai 1872.—De John Page.—Rapport sur le havre de Bayfield, lac Huron, et estimation du coût des travaux en cet endroit à $65,000.

23 mars 1874.—De W. Kingsford.—Représente la nécessité de faire un nouveau relevé du havre de Bayfield. Accompagne son rapport d'une carte des sondages faits.

16 mars 1877.—De W. Kingsford.—Rapport sur l'état des travaux au havre de Bayfield, indiquant que la dépense totale va atteindre la somme de $4,000 en sus du montant disponible, et recommandant, pour cette dépense, un crédit de $4,000, à prendre sur le fonds des dragages.

19 décembre 1881.—De l'ingénieur en chef des travaux publics—Rapport sur la pétition n° 13813, pour l'amélioration du havre de Bayfield. On estime le coût à $45,000 ; il l'accompagne d'un plan.

30 janvier 1883.—De l'ingénieur en chef des travaux publics.—Rapport sur le n° 30732, relativement à une brèche ouverte dans la jetée du nord, havre de Bayfield, et recommande la construction d'un ouvrage en pilotis pour prévenir la destruction du havre,—coût estimé à $4,000 ; dit aussi que le bas-fonds à l'entrée du havre pourrait être enlevé par le cure-môle *Challenge* pendant l'été suivant, et les matériaux ainsi enlevés déposés le long du pilotis—accompagné d'un plan.

25 avril 1883.—De l'ingénieur en chef de travaux publics.—Dit qu'il a fait rapport, le 30 janvier dernier, sur les dommages causés à la jetée du nord à l'entrée du havre de Bayfield, Ontario, estimant le coût des réparations à $4,000, et aussi que le bas-fonds à son entrée devrait être dragué.

OTTAWA, 7 mai 1872.

MONSIEUR,—Comme j'en ai été requis par votre lettre du 4 août 1871, j'ai visité, dans le cours du même mois, le havre de Bayfield, et un examen des ouvrages m'a fait voir qu'ils étaient alors dans un plus mauvais état même que ne le disait le rapport (en date du 20 janvier 1870) sur les havres de la côte orientale du lac Huron.

Afin de donner tous les renseignements sous une forme concise, il a été jugé à propos de soumettre une copie imprimée de la partie de ce document qui touche à la question, comme suit :—

Le havre de Bayfield se trouve à douze milles au sud de Goderich, et est situé à l'embouchure d'un cours d'eau appelé la rivière Bayfield.

Dans le voisinage, les bancs de glaise qui forment le rivage du lac sont très escarpés. Immédiatement au nord de la rivière ils atteignent près de 100 pieds de hauteur, et du côté sud ils varient de 60 à 70 pieds.

Sur une distance d'environ 1,000 pieds en gagnant les terres, la rivière coule sur une batture dans laquelle elle s'est creusé un lit profond, elle paraît décharger un volume d'eau considérable pendant les crues.

La distance entre les jetées d'entrée est de 200 pieds à l'endroit le plus étroit, de 200 pieds à l'extrémité externe de la jetée du sud, et de 330 pieds à l'extrémité qui touche au rivage.

La jetée du nord a une direction presque ouest-sud depuis le rivage jusqu'à une distance de 339 pieds, de là à une distance de 279 elle se dirige à l'ouest nord. Sa longueur totale est de 618 pieds. A sa tête la profondeur de l'eau est de 10 pieds.

La jetée du sud est presque droite, a 620 de long, et est construite en caissons, mais la superstructure ou une partie de celle-ci vers l'extrémité externe, paraît avoir été exécutée par portions détachées, et se trouve maintenant dans un état très délabré.

En dedans de l'extrémité externe de la jetée du nord, sur une distance de 400 pieds, le sondage a donné de 5 à 9½ d'eau. En dedans de ceci, il existe une barre recouverte de 3 à 4 pieds d'eau, occupant toute la largeur entre les deux jetées sur une longueur de 100 pieds.

Sur une distance de 400 pieds en dedans de cette barre, la profondeur est de 4 à 8½ pieds, et depuis ce point jusqu'à 800 pieds en remontant la rivière on trouve de 9 à 14 pieds d'eau, mais cette profondeur ne se rencontre que dans un chenal n'excédant pas une moyenne de 100 pieds en largeur.

Les jetées étant comparativement courtes, et l'espace entre elles considérable, les vagues poussées de l'ouest sont à peine brisées ou modérées à leur entrée, de sorte qu'elles sont presque aussi houleuses dans le port que dans le lac même.

Ceci a causé le dégradement d'une portion considérable du côté sud du rivage, et aussi d'une partie du côté nord, et tous deux étant graduellement affouillés, tombent, et leurs débris entraînés par les crues sont déposés entre les jetées de manière à former la batture ou la barre dont il a été parlé plus haut. Ceci empêche les navires de dépasser l'extrémité externe de la jetée nord, où ils ne peuvent demeurer en sûreté dans les gros temps; la plus grande partie du grain étant transporté à bord dans des chalands.

Du côté nord, la ligne de grève du lac s'est avancée de près de 250 pieds depuis la construction de la jetée, de sorte qu'elle atteint à 130 pieds de son extrémité intérieure ; la côte sud, au contraire a été quelque peu dégradée par l'action des eaux.

Ces résultats, si marqués à Bayfield, se rencontrent toutefois, plus ou moins, partout où des jetées ont été construites dans le lac sur sa côte orientale.

Les travaux à Bayfield ont été faits au moyen de fonds privés ou municipaux, et il est très regrettable que les efforts d'une localité qui a fait preuve d'autant d'esprit d'entreprise n'aient pas été couronnés de résultats plus satisfaisants.

La description précédente indique, je crois, d'une manière assez exacte l'état de la place et des ouvrages tels qu'ils étaient en 1868, mais comme rien n'a été fait pour leur préservation depuis ce temps, ils tombent rapidement dans un état de délabrement tel qu'ils ne sont d'aucune ou de presque aucune utilité.

Lors de ma visite, une brèche d'une largeur considérable était ouverte entre la jetée sud et la terre, de sorte que les eaux entrent et sortent librement de ce côté maintenant.

La pointe qui s'avance à l'extrémité riveraine de la jetée nord est très élevée et presque perpendiculaire, excepté où il s'est produit des éboulements. Elle est encore attaquée et continuera à l'être par les hautes vagues qui entrent librement entre les deux jetées.

Le seul moyen, ce me semble, d'établir un havre en cet endroit serait de construire deux jetées parallèles séparées par une distance telle qu'elles pourraient dans une certaine mesure arrêter l'entrée des vagues, et resserrer la rivière de manière que le courant dans les hautes eaux eut une tendance à maintenir le chenal libre.

La partie externe de la jetée du nord (279 pieds) pourrait être prise comme ligne de départ de ce côté, et on devrait la prolonger de 500 à 600 pieds à son extrémité interne, de manière à protéger la pointe contre l'action du lac et à imprimer la direction requise au courant de la rivière.

Une nouvelle jetée devrait être construite au côté sud, parallèle à celle du nord et à une distance de celle-ci n'excédant pas 130 ou 140 pieds.

De l'extrémité interne de la jetée du sud actuelle, la nouvelle jetée devrait se relier au rivage à 750 ou 800 pieds, et les deux jetées devraient être poussées à environ 200 pieds plus avant dans le lac.

Ainsi, la longueur totale de jetées à construire serait environ 1,700 pieds, dont le coût, avec celui du dragage, etc., peut être évalué à $65,000.

En admettant cette méthode, il est très probable qu'une entrée comparativement sûre serait établie, et que la place jouirait des avantages d'un petit port commercial.

M. C. Cameron, écr., M. P., à qui l'on m'avait dit de m'adresser et qui m'a accompagné sur les lieux, m'a informé que le township consentirait à donner $15,000 pour reconstruire les jetées, etc., si le gouvernement donnait $30,000.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur.

Au secrétaire des Travaux publics JOHN PAGE, ing. en chef de Travaux publics.

OTTAWA, 18 mars 1874.

MONSIEUR,—Le havre de Bayfield, sur lequel j'ai à faire rapport, a fréquemment été soumis à la considération du département, spécialement dans le rapport de l'ingénieur en chef en date du 7 mars 1872.

Le trait le plus frappant de ce havre est l'insuccès de l'ouvrage en caissons construit en 1853-54 ; et la dépense subséquente de $20,000 pour ces travaux par la municipalité a causé beaucoup de mécontentement. Les nouvelles dépenses deviennent nécessaires si l'on veut rendre ce havre accessible et utile.

La rivière Bayfield se décharge en cet endroit, Ce cours d'eau charrie beaucoup de matières d'alluvion et de gravier. Sous l'influence des crues du printemps et d'automne, ces matériaux sont transportés dans le lac jusqu'aux eaux profondes. Mais à mesure que le volume d'eau dans la rivière diminue, la force du courant va décroissant de même que dans les grandes rivières des rapides très prononcés au printemps dégénèrent en été en simples rides. Tant que le courant garde sa force dans la rivière Bayfield, il ne se fait pas de dépôt à son embouchure ; mais du moment qu'il se ralentit, les matières en suspension ont une tendance à se précipiter.

A Bayfield, le vent varie du nord-ouest au sud-ouest, mais en général lorsque la tempête est d'une certaine force sur le lac Huron, le vent dominant est celui du nord-ouest. De fait, c'est de cette direction que sa force se fait le plus généralement sentir. En conséquence, il résulte de cet état de choses, que lorsque cette rivière, dans les moments où elle a peu de force, rencontre dans sa descente les eaux du lac Huron, son mouvement est presque entièrement arrêté par les flots du lac fouettés par le vent du nord-ouest, et les eaux de la rivière, formant une succession de remous à son embouchure, ne se mêlent à celles du lac que lentement et imparfaitement.

Dans de telles circonstances, un dépôt considérable de graviers et de matières alluviales se forme ; en d'autre termes, il se produit des battures dans le bassin du havre qui en diminuent la profondeur et en détruirent temporairement la capacité.

Par contre, la rivière Bayfield est sujette à des crues très considérables qui descendent en balayant tout devant elles. La profondeur du havre se déplace et change constamment, et un dépôt accumulé pendant une, deux ou trois saisons est quelquefois enlevé en peu d'heures avec une force irrésistible et charrié jusqu'en eau profonde.

La carte que j'ai l'honneur de joindre à cette communication, fait voir l'état de la rivière après un examen soigneux fait par M. Michaud, assistant-ingénieur du département, qui a eu beaucoup d'expérience dans ce genre de travail. Elle représente exactement la condition du havre au 30 septembre de l'année dernière, 1873.

Mais au mois de décembre dernier, une crue d'eau descendit avec une force extraordinaire ; la même chose se répéta le 10 janvier de l'année courante, 1874, et pendant les jours suivants ; ces inondations causèrent de grands dégâts, emportant les ponts, rasant les digues et charroyant les billots devant elles, L'effet de ces deux crues dans ce havre fut l'enlèvement complet du dépôt qui s'y était accumulé pendant les deux dernières années. Dans sa marche, ce torrent redressa le cours de la rivière en différents endroits, et emporta même une pointe de terre sur la rive sud avant de

frapper la jetée. Il enleva entièrement la barre, et creusa la rivière. On me dit qu'il y a maintenant 11 pieds d'eau là où la barre existait, et cet obstacle dont on se plaignait beaucoup a disparu.

En conséquence, les chiffres indiquant les sondages sur la carte ci-jointe ne représentent en aucune manière la profondeur actuelle de l'eau. Et un nouvel examen, qui peut être fait en quelques jours, est devenu nécessaire pour déterminer quels changements ont eu lieu sous ce rapport.

Les faits ci-dessus mentionnés, qui font ressortir le caractère physique de ce havre, démontrent que si des mesures étaient prises dans le but d'accélérer le courant de la rivière en automne, et de protéger son embouchure contre la violence des vents du sud-ouest, on préviendrait la formation de ce dépôt, ou du moins il deviendrait si peu considérable que les crues de décembre et janvier l'enlèveraient très probablement.

Il faut se rappeler que Bayfield n'offre aucun avantage comme havre, à part les eaux de la rivière elle-même. Ses rives sont coupées à pic du côté du lac, et il n'y a aucune retraite pour les navires, ni aucune baie protégée ou abritée qui puisse offrir, soit naturellement, soit au moyen de constructions combinées, le moindre refuge durant les tempêtes.

De plus, les flots roulés par le lac sont d'une grande force. L'accumulation du dépôt contre la jetée du nord en offre la preuve, la ligne du rivage s'avançant graduellement dans le lac. Au côté sud, ils se sont frayés une voie entre la terre et l'extrémité de la jetée, à travers laquelle les eaux du lac poussées par les vents du sud-ouest viennent battre la rivière et retardent sa descente. La jetée du sud elle-même a été tellement battue qu'elle est en ruines et en grande partie enlevée. La pierre de cette jetée et une partie de son bois de charpente qui se trouve sous l'eau pourraient encore servir; mais toute cette structure doit être renouvelée. Le mauvais état de cette jetée a été causé par la nature trop légère de cet ouvrage et sa construction défectueuse.

La jetée du nord est généralement en bonne condition.

Afin d'obtenir un havre offrant de raisonnable facilités de mouillage, je suggère respectueusement:

1° Le prolongement de la jetée du nord de 50 pieds avec une aile de 125 pieds vers le sud-ouest, afin de détourner autant que possible la violence du vent qui règne d'habitude.

2° L'enlèvement de la jetée du sud actuelle, et la construction d'une nouvelle jetée, parallèle en général à celle du nord, la distance entre les deux, à leurs points les plus rapprochés, étant de 100 pieds. Le remplissage de la brèche au coin sud par un caisson, cette partie de l'ouvrage étant protégée par un talus en cailloux.

Le coût de cet ouvrage peut être évalué à $36,600. Il est impossible de prédire d'avance si ces travaux produiront entièrement les résultats désirés, mais il y a lieu de supposer qu'ils accompliront le but proposé.

Le port de Bayfield se rattache à l'un des districts les plus fertiles et les plus productifs du Canada Occidental. Au sud et en arrière se trouvent les townships de Stanley, Hay, Stephen et Goderich. Cette partie du pays produit beaucoup de blé, qui est apporté à Bayfield pour être expédié.

Les vapeurs et propulseurs qui naviguent sur le lac Huron visitent rarement ce havre maintenant, à cause de sa mauvaise condition. Mais la fertilité de ce district, l'état prospère de sa population agricole, l'activité du commerce du poisson et des exploitations forestières donnent lieu de penser que ces steamers trouveraient leur avantage à visiter Bayfield, s'il était possible de le faire.

Indépendamment de l'influence que ce havre exercerait sur l'industrie agricole du district, il encouragerait aussi le commerce du poisson, parce que les pêcheries des environs sont excellentes, et quoique, dans cette partie de la Puissance, le pays soit presque tout défriché, et que les industries forestières ne soient pas très considérables, il se fait cependant beaucoup de billots dont on fabrique du bois d'exportation. Le district fournit aussi une bonne quantité de bois de chauffage, qui y attirerait les vapeurs américains et les remorqueurs, ce qui ne pourrait manquer d'ajouter à la richesse du cultivateur et du commerçant.

A l'heure qu'il est on trouve :
1 scierie à Bayfield.
2 " à Harna, à 4 milles de Bayfield.
2 " près de l'auberge de Drysdale, à 8 milles de Bayfield.
1 " à Stone-House, à trois milles et demi de Bayfield.
1 " aux moulins de N. E. Western, à trois milles et demi de Bayfield.

Aux environs de Bayfield il y a des tanneries, des brasseries, des moulins à farine et un moulin à planer.

La population est entreprenante, économe et pleine d'activité, mais la municipalité de Bayfield est endettée et découragée dans ses efforts pour l'amélioration du havre par suite de la jalousie qui existe dans les townships de l'intérieur. La population de la campagne lui refuse complètement son concours, et s'oppose à toute proposition tendant à faire donner de l'aide par la municipalité.

Il est à propos de remarquer ici que le gouvernement n'a aucunement aidé à la construction des ouvrages actuels. Ils ont été payés entièrement par la municipalité, et de là vient l'amertume du mécontentement suscité par leur insuccès.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

WILLIAM KINGSFORD, ingénieur de service.

F. BRAUN, écr., secrétaire des Travaux publics.

OTTAWA, 15 mars 1877.

MONSIEUR,—Je crois qu'il est à propos de soumettre à votre considération l'état des travaux de Bayfield.

Les ressources disponibles sont comme suit:—

Crédit parlementaire	$34,000
Bonus du township de Stanley	10,000
Fonds de dragage	6,000
	$50,000

Les travaux sont à la veille d'être terminés, mais il se trouve que les dépenses ne seront pas couvertes par cette somme, et que le coût total sera de $4,000 en sus du montant ci-dessus.

Vu que la dépense additionnelle a été causée par le creusage, je me permettrai de recommander qu'une somme de $4,000, à prendre sur le fonds de dragage, soit affectée à couvrir ces frais.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

WILLIAM KINGSFORD, ingénieur de service.

F. BRAUN, écr., secrétaire des Travaux publics.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 22 décembre 1881.

MONSIEUR,— Je vous transmets ci-joint, pour l'information de l'honorable ministre, un rapport avec plans sur les ouvrages proposés dans le but d'améliorer le havre de Bayfield, Ontario.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY, ingénieur en chef.

A M. F. H. ENNIS, secrétaire des travaux publics.

RAPPORT sur les travaux proposés pour l'amélioration du havre de Bayfield, comté de Huron, Ontario.

Le havre de Bayfield, dans le township de Stanley, à 12 milles au sud de Goderich, est situé à l'embouchure de la rivière Bayfield.

Les travaux d'origine dans ce havre furent construits avant 1867 par les autorités locales, et d'après un rapport fait pour la Chambre des communes, en date du 20 mars 1875, les dépenses jusqu'au 30 juin de cette même année se montaient à $25,088.37.

Ce havre a été examiné par M. Page, alors ingénieur en chef, qui en a fait

rapport en janvier 1870, et sa description exacte se trouve au rapport du département pour cette année, app., page 42.

En 1872, M. Page le visita de nouveau, et il dit dans son rapport (n° 22761) que les ouvrages se trouvaient alors dans une condition très délabrée.

En 1874, M. Kingsford, alors ingénieur de service, fit un rapport sur ce havre (*voir* 39519) et recommanda :

1° Le prolongement de la jetée du nord, avec une aile vers le sud-ouest.

2° L'enlèvement de la jetée sud existant alors, et la construction d'une nouvelle jetée, parallèle en général à celle du nord, et à une distance plus rapprochée.

Ces travaux furent exécutés à l'entreprise, et, avec le dragage jugé nécessaire, la dépense totale, au 30 juin 1879, s'élevait à $61,517.55, dont $10,000 furent fournies par le township de Stanley.

En mai dernier, le conseil municipal de Bayfield pétitionna pour l'enlèvement d'un banc de sable, à l'entrée du havre, qui, était-il allégué, nuisait sérieusement à la navigation dans ce port, s'il ne la rendait pas " tout à fait impraticable." (*Voir* n° 3813.)

En octobre dernier ils en fut fait un examen, à la suite duquel on constata une réduction dans la profondeur de l'eau immédiatement à l'entrée du havre.

Cette profondeur, lors de l'achèvement des ouvrages en 1878, était de 10 pieds. Les sondages pris cette année montrent une profondeur moyenne de 9½ pieds, et indiquent aussi que les détritus charriés par la rivière ont été portés dans le lac au delà de l'entrée du port. Au-dessus de ce dépôt on a trouvé une profondeur de 9½ pieds, là où en 1877 il y avait 11½ pieds d'eau.

Tel qu'il est à présent, le havre ne peut plus servir aux navires tirant au delà de 7½ pieds, et à cause du bras de la jetée du nord, l'entrée en est bloquée, de sorte que dans les grands vents de l'ouest l'accès au havre est extrêmement difficile et quelquefois tout à fait impossible.

Pour remédier à cet état de choses, les ouvrages suivants sont suggérés :—

1. L'enlèvement du bras à l'extrémité de la jetée nord, marqué C. D., sur le plan ci-joint.

2. L'extension de la jetée nord à une distance de 100 pieds et celle de la jetée du sud à 200 pieds dans le lac, tel que marqué en *rouge* sur le plan.

3. La reconstruction de la partie ancienne de la jetée nord depuis la ligne des eaux basses jusqu'à une hauteur de 7 pieds.

4. La construction d'un ouvrage en pilotis de B en E, pour la protection de la falaise, et prévenir l'entrée dans le havre des éboulements de terrain.

5. Le dragage de toute la surperficie à une profondeur de 12 ou 14 pieds, aux eaux basses.

Le coût de ces travaux est estimé comme suit :—

1. Enlèvement du bloc C. D.		$ 3,500 00
2. Allonge à la jetée du nord	$ 6,875 00	
" " sud	13,750 00	
		20,625 00
3. Reconstruction de l'ancienne portion de la jetée du nord, de A en B		9,000 00
4. Construction de l'ouvrage de protection en pilotis de B à E		$2,100.00
5. Dragage à 14 pieds		6,750·00
Ajouter pour surveillance		3,025.00
		$15,000.00

HENRY F. PERLEY, ingénieur en chef.

Bureau de l'ingénieur en chef, Ottawa, décembre 1881.

BUREAU DE L'INGENIEUR EN CHEF, OTTAWA, 30 janvier 1883.

MONSIEUR,—Comme il a été fait rapport qu'une brèche s'était ouverte dans la jetée nord du havre de Bayfield, Ont. (*voir* n° 30735), un examen a été fait par M.

l'assistant Gray, qui rapporte que la superstructure de l'ancienne portion de la jetée du nord de C à B sur le plan ci-joint, est détruite, et que des brèches se sont ouvertes à D. D., à travers lesquelles une partie des matériaux accumulés contre le côté nord de la jetée a été balayée dans le bassin du havre et forme maintenant une batture ouverte de 5 à 6 pieds d'eau, qui barre l'ouverture, et à moins que des mesures ne soient prises pour la fermeture de ces brèches et la réparation de la jetée en général, la destruction du havre est inévitable, et que pour la prévenir il sera nécessaire d'enfoncer une ligne de pieux serrés sur la face interne de la jetée de C à B, sur une distance de 620 pieds, ouvrage dont le coût peut être porté à $4,000.

Afin de permettre aux navires l'entrée dans le havre, la batture qui s'y est formée devrait être enlevée, ce qui pourra être fait par le *Challenge* dans le cours de l'été prochain, et les matériaux dragués devraient être déposés sur l'ouvrage en pilotis proposé et recommandé.

HENRY F. PERLEY, ingénieur en chef.

F. H., Ennis, écr. secrétaire des travaux publics.

Mémoire, Havre de Bayfield, Ontario.

Le 30 janvier dernier, j'ai fait rapport qu'une brèche s'était ouverte dans la jetée nord à l'entrée du havre de Bayfield, et j'ai donné un détail complet de la nature et de l'étendue des dommages causés par cet accident, ainsi que des travaux de répation à exécuter, en portant le coût à $4,000.

J'ai aussi suggéré que la batture à l'entrée devrait être enlevée, que cela pourrait être fait par le cure-môle du département le *Challenge* dans le cours de l'été prochain, et que les matériaux dragués devraient être déposés sur l'ouvrage en pilotis que j'avais recommandé comme travail de réparation.

Il n'y a rien dans le budget pour ce havre.

HENRY F. PERLEY, ingénieur en chef.

Bureau de l'ingénieur en chef, département des Travaux publics, Ottawa, 24 avril 1883.

RÉPONSE

46*g*.

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 11 avril 1883 :—demandant copie de la correspondance, des rapports, etc., concernant les améliorations projetées au havre de Morpeth, sur le lac Erié; aussi un état des crédits votés pour ces améliorations et des sommes réalisées au moyen de souscriptions particulières ou fournies par le canton de Howard ou aucune partie du dit canton pour exécuter ces améliorations ; faisant connaître comment l'on a disposé des deniers ainsi votés ou souscrits.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat par intérim.

Département du secrétaire d'Etat,
22 mai 1883.

SOMMAIRE.—*IN RE* LES AMÉLIORATIONS PROJETÉES DU HAVRE DE MORPETH, SUR LE LAC ERIÉ, ONTARIO.

14 juin 1875.—De M. Mills, 51204—Il représente la nécessité d'un havre sur la côte du lac Erié, près de Morpeth, et inclut une résolution de la corporation de Howard à ce sujet.
3 juillet.—A W. Kingsford, 30838.—Rapport 51204 lui est déféré.
3 juillet.—A D. Mills, M.P., 30833—Accusé de réception de 51204.
20 novembre.—De C. Grant, 55455—Il transmet copie d'une résolution du conseil du township de Howard, relativement à la contribution du conseil du havre de Morpeth.
6 décembre.—A W. Kingsford, 33101.—Le n° 55455 lui est déféré.
6 décembre.—A C. Grant, 33102 —Accusé de réception de 55455
17 décembre—De W. Kingsford, 55918—Il fait rapport sur les améliorations du havre de Morpeth—plan inclus, $20000.
16 mai 1877—A Charles Grant, 39839—Il est informé que $7500 ont été votées par les Chambres pour le havre de Morpeth, à la condition que la localité paiera un montant égal ; et on lui demande d'informer le département si cette condition est acceptée.
18 mars 1878 -De Alex. Clerk et autres, 43005—La population de Howard consent à souscrire un cinquième du montant nécessaire, si l'on commence immédiatement les travaux à Morpeth.
25 mars—A John Lerson, 43705—Accusé de réception de 73004.
18 mai—Rapport au conseil, 44384—Recommande de faire des dépenses dans plusieurs localités, $7500 à Morpeth.
12 juillet —De W. Kingsford, 75034—Lettre relative au crédit voté par les Chambres et le conseil de Morpeth, et à l'emploi de ce crédit.
18 juillet 1878—Rapport au conseil, 45161—Demandant autorisation de reporter le crédit de 1877-1878, pour Morpeth, $7500 non dépensées.
23 juillet—Ordre du conseil, 75214—Autorisant le report de $7500, du budget de 1877-78, pour le havre de Morpeth.
9 août—A John Duck, 45477—On lui demande quelle somme les habitants de Morpeth sont prêts à payer pour les améliorations de leur havre.

17 août—De John Duck, 75302—Il accuse réception de 45477, et dit qu'il déposera $1,400, ce qui, avec le crédit voté par la municipalité, formera un total de $2,600.
28 août—De John Duck, 75962—Reçu d'un dépôt $1,400 ; il suggère d'envoyer les plans et de les exposer.
25 octobre—De John Duck, 76480—Il demande si le n° 75962 a été reçu.
2 octobre—De W. Kingsford, 76626—Il expédie des tracés des travaux du havre de Morpeth.
8 octobre—De E. Higgins, 76710—Il demande une formule de soumission pour les travaux du havre de Morpeth.
18 octobre—Au ministre des finances, 46575—On lui adresse une traite de $1,400, partie de l'octroi du gouvernement, 1877, Morpeth.
19 octobre—Du ministre des finances, 46575—Il accuse réception du n° 46575. Il dit que le gouvernement d'Ontario a déposé $2,802.27.
25 octobre—De Drake et Lawrence, 77037—*In re*—Soumissions pour les travaux de Morpeth.
29 octobre—A Drake et Lawrence, 46660—Accusé de réception de 77037.
9 novembre—De Robert Reed, 77339—Il demande si les soumissions pour les travaux de Morpeth ont été ouvertes.
12 novembre—De Walker et McLaren, 77407—Demande de renseignements sur l'adjudication des travaux du havre de Morpeth.
16 novembre—A John Duck, 46808—Les travaux du havre de Morpeth sont différés; on demande si les autorités locales désirent qu'on leur remette leur dépôt.
18 novembre.—A W. Kingsford, 46878—On l'informe que le travaux de Morpeth sont remis indéfiniment.
20 novembre.—A Robert Reed, 46886—Le travaux de Morpeth sont remis indéfiniment.
20 novembre—A Walker et McLaren, 47887—Les travaux de Morpeth sont indéfiniment remis.
20 novembre—De A Clark, sous-préfet, 77617—Il demande si le fonds d'emprunt Howard a été transféré par Ontario au gouvernement fédéral.
25 novembre—De John Duck, 77702—Résolution adoptée par les souscripteurs en apprenant que les travaux de Morpeth sont différés.
29 novembre—A John Duck, 49964—Accusé de réception de 77702.
6 févriier, 1879—Du Dr J. M. Smith, 79290—Il insiste pour que l'on commence les travaux à Morpeth.
11 février—Au Dr J. M. Smith, 47879—Accusé de réception de 79220.
6 février—Du greffier du comté de Kent, 79477—Pétition demandant la construction du havre de Morpeth.
8 février—Corporation municipale de Howard, 79512—Pétition demandant qu'on exécute les travaux de Morpeth.
17 février—A David Kerr, 47939—Accusé de réception de 79477.
20 février—De l'honorable D. Mills, M.P., 79731—Il envoie une pétition de la municipalité de Howard, *in re* le havre de Morpeth.
25 février—R. Stephenson, 79768—Pétition demandant un havre de refuge à Morpeth.
1 mars—A John Ferguson, 48068—Accusé de réception de 79512.
4 mars—A l'honorable D. Mills, M P., 48139—Accusé de réception de 79731.
5 mars—Du préfet d'Oxford, 79989—Pétition demandant l'exécution des travaux de Morpeth.
5 mars—A John Ferguson, 48156—Accusé de réception de 79735.
3 mars—De R. Stephenson, 80088—Pétition relative aux travaux de Morpeth.
7 mars.—A R. Stephenson, 48273—Accusé de réception de 79768.
11 mars.—A R. Stephenson, 48273—Accusé de réception de 80088.
17 novembre—A John Lerson, 319—Demande de copie de la communication signée par lui-même et d'autres, *in re* le havre de Morpeth.

3 décembre.—De J. M. Smith et J. Duck, 1439—Ils demandent qu'un certain montant et le crédit déjà accordé soient appliqués à l'amélioration du havre de Morpeth.
10 décembre.—A J. M. Smith et J. Duck, 580—Accusé de réception de 1439.
13 décembre.—De R. Stephenson, 1742—Il demande copie du tracé proposé pour le havre de Morpeth.
18 décembre.—De l'auditeur général, 1993—Demande de renseignements au sujet du montant porté au crédit des travaux publics par le gouvernement d'Ontario et les autorités locales, pour le havre de Morpeth.
10 mai 1880—Rapport au conseil, 1850—Demande d'autorisation de dépenser le crédit voté par les chambres pour le havre de Morpeth.
10 mai.—De W. Kingsford, 2034—Rapport sur le N° 1993.
19 mai.—A l'auditeur général, 1944—On l'informe que le dépôt de $4,202.27 ne sera pas remis aux autorités locales, parce que le département a résolu de faire commencer les travaux du havre de Morpeth.
25 juin.—De J. M. Smith, 5261—Il parle du crédit porté au budget et de celui qu'ont voté les autorités de Morpeth, et demande quand les travaux commenceront.
25 juin.—A l'ingénieur en chef, 2607—Instructions de faire explorer le havre de Morpeth et d'autres localités.
4 juin.—A J. M. smith, 2072—Accusé de réception de 95261.
7 décembre.—De J. M. Smith, 10380—Il demande des renseignements au sujet de Morpeth.
27 décembre.—De l'ingénieur en chef, 10382—Il demande si un nouveau crédit sera voté pour Morpeth.
21 février.—J. M. Smith, 11805—Télégramme demandant si le crédit de $6,000, voté l'an dernier pour Morpeth, sera maintenu en 1881.
10 février.—De l'ingénieur en chef, 12523—Il dit que si l'on veut commencer les travaux de Morpeth, il faudra de nouveau voter le crédit de $6,000, et voter un autre crédit de $2000 pour 1881-82.
8 juin.—De John Duck, 30746—Il demande si l'on va commencer les travaux de Morpeth, ou si la souscription de $1,400 sera remboursée.
11 avril.—Rapport au conseil, 17789—Demande d'autorisation de remettre à J. Duck $1,400 *in re* Morpeth.
17 avril.—De A. Wilson et J. Graham, 33681—Ils renouvellent leur demande d'un crédit pour le havre de Morpeth.
17 avril.—Ordre du conseil, 33748—Autorisation de rembourser à J. Duck la somme de $1,400, déposée pour le havre de Morpeth.
15 avril.—A Henry Smith, M. P., 33749—Envoie une lettre de H. Warde, relative au dépôt fait chez le receveur général pour Morpeth, et demande que le dépôt soit remis aux souscripteurs.

N° 51204. DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS, 14 juin 1875.

CHER MONSIEUR,—Je vous adresse une résolution du conseil du township de Howard, à laquelle je vous prie de donner votre attention le plus tôt possible. L'an dernier, je parlai au premier ministre de la construction d'un havre sur la côte du lac Erié, près de Morpeth. M. Kingsford fit une exploration préléminaire en automne, et il était compris qu'une exploration et une évaluation minutieuses seraient faites le printemps, et que, si la municipalité et la population intéressées à cette entreprise voulaient fournir un cinquième des frais, et si les travaux ne coûtaient pas plus de $50,000, le gouvernement demanderait un crédit aux Chambres. La municipalité a déjà $3,000 pour ces travaux, mais, si le gouvernement a changé d'intention, le conseil emploiera cet argent aux travaux des chemins. Nul doute que le gouvernement agira conformément à la promesse du premier ministre. Mais monsieur Kingsford

n'est pas encore venu, bien qu'on l'attendît, et une réponse est nécessaire afin d'empêcher les contribuables d'exiger que cet argent soit employé.

Réponse s'il vous plaît.

Bien à vous,
DAVID MILLS.

L'honorable L. S. HUNTINGTON.

RÉLOSUTIONS adoptées par le conseil municipal de Howard, samedi, le 5 juin 1875

Proposé par M. Wade, secondé par M. McKerrechu :

1° Attendu que la somme de $-,874 est actuellement entre les mains du gouvernement d'Ontario, au crédit de ce township, dans le compte de l'emprunt municipal pour améliorations publiques;

2° Et attendu que ce semble être l'intention du gouvernement fédéral de construire un brise-lames à quelque point, sur le lac Erié, dans ce township, pourvu que le dit township accorde une certaine subvention pour ce havre ;

3° Et attendu que c'est le désir de quelques-uns des contribuables d'employer la somme sus-mentionnée comme partie du dit bonus;

4° Et attendu que c'est le désir de ce conseil de s'assurer, autant que possible, des intentions du gouvernement au sujet du dit havre.

Qu'il soit, par suite, résolu que M. Westland soit nommé délégué en cette affaire pour aller trouver M. David Mills, M. P., et, par son intermédiaire, s'assurer de l'intention du gouvernement à ce sujet.

Adopté. Pour copie conforme.

CHARLES GRANT, greffier du township.

N° 30,832. Le 3 juin 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser, pour que vous en fassiez le sujet d'un rapport, la lettre ci-incluse de M. D. Mills, M. P., avec la copie ci-jointe d'une résolution du conseil du township de Howard, Ont., relativement à la construction projetée d'un havre sur le lac Erié, dans le dit township.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,
F. BRAUN, secrétaire.

A M. W. KINGSFORD.

N° 30833. OTTAWA, 3 juin 1875.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre communication du 14 mai, transmettant copie d'une résolution du conseil du township de Howard, Ont., relativement à la construction projetée d'un havre sur le lac Erié, dans le dit township, et de vous informer que le département s'occupera de ce projet.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,
F. BRAUN, secrétaire.

M. D. MILLS, M. P., Clearville, Ont.

N° 55455.

Résolution adoptée par le Conseil municipal de Howard, le 20me jour de novembre 1875.

Proposé par M. Wade, secondé par M. McKerrechu :—Attendu que, l'été dernier, le gouvernement du Canada a envoyé des ingénieurs pour faire l'exploration d'un havre au village de Morpeth, ou auprès, sur le lac Erié, et que cette exploration a eu lieu ;

Et attendu que le conseil est d'avis que si un havre est construit à ce point, ou dans cette localité, ce serait un grand avantage pour 12,000 ou 15,000 habitants, au minimum, demeurant dans ce district, dans les townships de Howard, d'Oxford, et parties des townships de Harwich et Camden.

Et attendu que certains fonds appartenant à ce township et provenant du fonds d'emprunt municipal, sont encore disponibles, au montant d'environ $3,000 et qu'un

montant supplémentaire de $1,000 serait souscrit par des particuliers et que l'on peut se procurer non moins de $6,000 dans ce township, au moyen d'un règlement, ce qui formerait un total de $10,000 recueilli en vue d'obtenir un boni du gouvernement pour aider à l'exécution de ces travaux.

Qu'il soit résolu que ce conseil soumettra un règlement aux contribuables dans le but de réaliser la dite somme d'au moins $6,000, si le gouvernement du Canada est disposé à accorder un crédit pour ces travaux pendant la prochaine session du parparlement.

Pour copie conforme,

CHARLES GRANT, greffier du township.

N° 33101.

OTTAWA, le 6 décembre 1875.

MONSIEUR,—Je suis chargé de vous communiquer copie ci-incluse d'une résolution adoptée à une assemblée du conseil municipal de Howard, tenue le 20 de novembre dernier, au sujet du montant que cette corporation se propose de souscrire pour les améliorations du havre de Morpeth.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

F. BRAUN, secrétaire.

M. WM. KINGSFORD,
Ingénieur, travaux publics, Ottawa.

OTTAWA, le 6 décembre 1875.

N° 33102.

MONSIEUR,—Je suis chargé par le ministre des travaux publics d'accuser réception de copie d'une résolution adoptée à une réunion du conseil municipal du township de Howard, tenue le 20 du mois dernier, au sujet du montant que cette corporation se propose de souscrire pour les améliorations du havre de Morpeth.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

F. BRAUN, secrétaire.

M. C. GRANT,
Greffier du conseil municipal, Howard, Ont.

N° 55919.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, le 17 septembre 1875.

MONSIEUR,—Le havre de Morpeth, que je prends la liberté de signaler à l'attention de l'honorable ministre, est situé dans le township de Howard. Il se trouve dix milles environ à l'est du havre de Rondeau. Les navires pris dans nos tempêtes soufflant du sud-ouest, peuvent difficilement gagner Rondeau, car la tempête les en éloigne directement. Par suite, en protégeant cette localité, on favoriserait les intérêts maritimes, ainsi que le développement d'un riche district, dans lequel il n'y a encore aucun havre. Dans cette partie du lac Erié, on ne rencontre aucun avantage naturel. La côte s'élève à pic hors de l'eau, et il faudra avoir recours à des moyens artificiels pour protéger les navires.

La jetée actuelle s'étend sur une longueur de 345 pieds, et n'est qu'un quai de débarquement pour les navires.

Elle est en assez mauvais état, et dans une évaluation des travaux requis pour améliorer cette localité, il est permis de supposer que la vieille jetée sera convenablement réparée par ceux qui en ont le contrôle. Partant donc du fait que la vieille jetée sera utilisée, indépendamment de toute allocation qui pourra être accordée pour les améliorations du havre, je ferai observer que la question se subdivise en deux points différents :

1. Le montant qu'il faudra dépenser.
2. Les avantages que l'on doit chercher à obtenir.

Un havre un peu étendu coûterait énormément cher, mais des travaux assez peu coûteux assureraient protection à quelques navires, jusqu'à un certain point. La manière la plus naturelle de procéder est de continuer la jetée actuelle sur une distance donnée en la faisant dévier dans la direction sud-est pour faire face aux tempêtes

soufflant du sud-ouest. Si l'on croit que 10 pieds 5 pouces constituent une profondeur suffisante, il faudra prolonger la jetée de 265 pieds, et avec l'aide ou déviation sus-mentionnée, quelques navires exigeant 10 pieds 5 pouces de profondeur, pourraient pénétrer dans le havre à l'eau basse et y trouver un abri. Toutefois, en prolongeant la jetée de 200 pieds, on obtiendrait une profondeur de 13 pieds.

Nul doute que telle est la meilleure marche à suivre. Les frais de construction de 200 pieds de coffrage seraient compensés au centuple par les 2 pieds 5 pouces d'augmentation de profondeur.

Pour obtenir 10 pieds 5 pouces de profondeur, il faudra dépenser $39,000, y compris la régie.

Sur ce montant, le township de Howard propose de payer $10,000, ce qui laisserait $29,000 à voter pour obtenir 10 pieds 5 pouces de profondeur.

Pour obtenir 13 pieds de profondeur, il faudrait dépenser $55,000, ce qui nécessiterait le vote d'un crédit de $45,000.

L'absence d'avantages naturels, tout le long de la côte nord du lac Erié, rend difficile la construction d'un havre quelconque moyennant des frais ordinaires, mais, avec la somme sus-mentionnée, on obtiendrait certainement un havre éminemment utile au commerce maritime et où quelques navires pourraient trouver refuge dans une tempête.

Si les chiffres précédents semblent à l'honorable ministre trop considérables dans les circonstances données, on pourrait ne dépenser que $20,000, ce qui suffirait pour obtenir une profondeur de 9 pieds 6 pouces. En restant dans les limites de ce crédit, on pourrait prolonger la jetée de 60 pieds et donner 200 pieds à l'aile ou épi déviant dans la direction du sud-ouest.

Avec ces dimensiens, les travaux coûteraient environ $20,000.

Il faut observer qu'il est difficile de se procurer de la pierre dans la localité, et que les caissons coûteraient plus que si l'on avait cet avantage.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

WILLIAM KINGSFORD, ingénieur-dirigeant.

F. Braun, secrétaire.

N° 73004. Howard, comté de Kent, le 18 mars 1878.

A l'honorable A. Mackenzie, M.P., premier-ministre de la confédération canadienne.

Monsieur,—Nous, soussignés, conseillers du township de Howard, désirons humblement nous mettre en communication avec vous relativement à la construction du havre de Morpeth, à Hill's-Landing, ou près de cet endroit, dans le township susmentionné.

Le gouvernement ayant fait voter un crédit de $15,000 pour ce havre, à la condition que la municipalité fournirait un montant égal à la moitié de cette somme, la majorité des contribuables s'est montrée adverse à l'imposition d'une taxe, ce qui serait nécessaire, et c'est alors que le township a souscrit la somme de $7,500. Mais dans le fonds d'emprunt municipal, il y a au crédit de ce township une somme d'environ $2,500, et l'on pourrait, au moyen de souscriptions, réaliser $3,000, laquelle somme serait placée au crédit du receveur général avant que le premier crédit fût épuisé, pourvu que le gouvernement continuât à dépenser au moins $18,000 en améliorations au havre de Morpeth. La somme ci-dessus mentionnée de $3,000 est un cinquième du crédit accordé par le gouvernement. Or, d'après une communication par écrit, reçue de l'honorable D. Mills au mois de juillet dernier, cette somme de $3,000 étant un cinquième de l'allocation fournie par le gouvernement, promesse fut faite que le gouvernement demanderait un crédit aux Chambres, si les travaux ne coûtaient pas plus de $50,000, et si la municipalité et les particuliers intéressés, fournissaient un cinquième du montant que le gouvernement se propose de dépenser. Aujourd'hui, la population du township est prête à fournir un cinquième de la somme que le gouvernement se propose de dépenser, et si le gouvernement se décide à accepter cette souscription, les travaux pourraient être commencés immédiatement.

Le conseil se réunira le 29 courant et nous attendons une réponse qui sera prise en considération ce jour-là.

Bien à vous,
ALEXANDER CLAKE,
HENRY SPENCER,
JOHN LERSON,
BENJAMIN WILSON,

Veuillez adresser à John Lerson, B.P., Bridgetown, Ontario.
A l'honorable ministre.

N° 43705. OTTAWA, le 25 mars 1878.

MONSIEUR,—Je suis chargé d'accuser réception de la communication signée par vous-même et d'autres, à la date du 18 courant, et dans laquelle il est dit que la population du township de Howard est prête à fournir un cinquième des frais d'amélioration du havre de Morpeth, pourvu que le gouvernement fasse immédiatement commencer les travaux.

Je suis, monsieur, etc.,
F. BRAUN, secrétaire.

A M. JOHN LERSON, poste restante, Bridgetown, Ont.

N° 41884. OTTAWA, le 18 mai 1878.

Le soussigné fait rapport que le parlement, pendant sa dernière session, a voté le crédit suivant pour le havre de Morpeth, pour l'exercice expiré au 30 juin 1879, et demande autorisation de dépenser ce crédit pour faire exécuter les travaux auxquels il s'applique, savoir :—

Morpeth, Lac Erié.. $7,500

Respectueusement soumis,
A. MACKENZIE.
Ministre des travaux publics.

N° 75034. MORPETH, le 12 juillet 1878.

MON CHER M. TRUDEAU,—Jusqu'à présent, l'opinion du département est que le crédit de $7,500 pour Morpeth n'est que la même somme, votée de nouveau, cette année, parce qu'un crédit du même chiffre fut voté, l'an dernier, à la condition que l'on dépenserait une somme égale, souscrite par le township de Howard ou autrement. Cette dernière somme n'ayant pas été votée, on considère que le crédit est périmé, et mes instructions ne m'autorisent à dépenser que $7,500 sans conditions.

En causant avec M. Duck, qui représente Morpeth, j'apprends que les intéressés sont d'avis que le premier crédit n'est point périmé et qu'ils ont souscrit $4,000 dans l'espoir que le gouvernement autorisera la dépense d'une somme égale, indépendamment des $7,500. Voici donc quels sont les fonds disponibles pour les travaux de Morpeth :—

Crédit parlementaire de 1877-78, $4,000, sur $7,500.
Souscriptions particulières et sommes provenant d'autres sources dans le township de Howard, environ $1,500. Fonds d'emprunt municipal, déposé par le gouvernement d'Ontario, au crédit du township de Howard, entre les mains du receveur général, environ.. $2,600
Total, d'environ.. $[illegible],000
Crédit parlementaire de 1878–79.. 7,500

15,000

Quant au fonds d'emprunt municipal de $2,600, j'ai lieu de croire qu'il a été réglé en ville, et est aujourd'hui à la disposition du département, entre les mains du receveur général, à Ottawa. M. Duck m'informe que les $1,500 sont prêtes aussi.

Aucune disposition n'a encore été prise relativement aux $3,500, balance requise pour rendre le montant payable pour le township égal au crédit parlementaire de

1877-78. Toutefois, M. Duck me dit qu'un certain nombre de résidents intéressés à l'entreprise, sont prêts à donner une garantie sérieuse que le montant complet sera souscrit, si les deux crédits sont affectés en entier aux améliorations, de sorte que la somme disponible s'élèvera à $22,500.

J'ai cru devoir soumettre la question sous cette forme, afin que l'on puisse prendre les mesures. En ce qui concerne ma position, je ne conçois pas que l'on puisse prendre les mesures préliminaires avant d'avoir réglé toute question d'argent et fixé le montant disponible.

Bien à vous, WILLIAM KINGSFORD.

P. S.—Je pars pour Détroit ce soir, en vue de m'informer si les Américains prendront, cette année, des mesures pour approfondir le chenal d'Amherstburg. Je serai de retour à Toronto dimanche, pour me trouver à Morpeth lundi.

Mémoire, n° 45161. OTTAWA, le 18 juillet 1878.

Le soussigné demande l'autorisation de reporter le crédit non dépensé de sept mille cinq cents piastres ($7,500), voté en 1877-78 pour le havre de Morpeth, lac Erié.

Respectueusement soumis,

A. MACKENZIE, ministre des travaux publics.

N° 75214.

Rapport de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 23 juillet 1878.

Sur la recommandation de l'honorable ministre des travaux publics, le comité est d'avis qu'il soit autorisé à reporter le crédit non dépensé de sept mille cinq cents piastres ($7,500), voté en 1877-78, pour le havre de Morpeth, lac Erié.

Copie conforme, W. A. HIMSWORTH.

A l'honorable ministre des travaux publics.

N° 45477. OTTAWA, le 9 août 1878.

MONSIEUR,—Je suis chargé de vous demander quelle somme les habitants de Morpeth sont prêts à payer pour la construction du havre de cette localité. L'ingénieur en charge des havres fait rapport que des arrangements satisfaisants ont été pris avec le gouvernement d'Ontario pour le paiement, sur le fonds d'emprunt municipal, au crédit du township de Howard, entre les mains du receveur général, de $2,600, et qu'il est question d'augmenter cette somme.

La règle établie veut que toute entreprise publique à laquelle une municipalité doit contribuer, ne soit pas commencée tant que les fonds ne sont pas payés. Dans l'affaire du havre de Morpeth, je suis chargé de vous informer que, quel que soit le montant souscrit pour sa construction, le ministre autorisera une dépense égale à cette souscription, indépendamment du crédit de $7,500 voté pendant la dernière session.

Il est donc nécessaire que le département sache quel est le montant souscrit, de sorte que l'on puisse déterminer la somme disponible et donner à l'ingénieur en charge instructions de prendre les mesures nécessaires pour commencer les travaux.

Comme je viens de l'expliquer plus haut, quel que soit le montant souscrit, il sera nécessaire de le verser entre les mains du receveur général avant que l'on puisse commencer les travaux.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

F. BRAUN, secrétaire.

A M. JOHN DUCK, Morpeth.

N° 75802. MORPETH, le 17 août 1878.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 9 courant, me demandant quelle somme les habitants de Morpeth sont prêts à souscrire pour la construction du havre de leur localité. En réponse, je vous dirai que, dans quelques jours, j'espère déposer, à leur crédit, entre les mains du receveur général, $1,400, ce

qui, avec le fonds d'emprunt municipal, fera un total de $4,000 à ajouter à une somme égale prise sur le crédit de 1877 ; ces $8,000, ajoutées au crédit de 1878—($7,500)—formeront un total de $15,500 que l'on peut immédiatement dépenser pour le dit havre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

JOHN DUCK.

M. F. BRAUN, secrétaire, travaux publics.

N° 75962. MORPETH, le 28 août 1878.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser, ci-inclus, le certificat de dépôt et une traite sur la banque Canadienne de Commerce, payable au receveur général du Canada, pour la somme de $1,400, conformément à la lettre que je vous adressais le 17 courant. Je vous prie d'accuser réception de cet envoi.

Je prends la liberté de suggérer que les plans et devis des travaux projetés soient envoyés ici, à mon bureau, ou au bureau de poste de Morpeth, pour que les personnes du district désirant soumissionner pour ces travaux, puissent les examiner.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur.

JOHN DUCK.

M. F. BRAUN, secrétaire, travaux publics.

N° 76480. MORPETH, le 25 septembre 1878.

MONSIEUR,—Le 28 août dernier, je vous ai adressé le certificat de dépôt et une traite sur la banque Canadienne du Commerce, au montant de $1,400, pour compléter une partie du crédit voté par les Chambres, en 1877, pour le havre de Morpeth.

Je n'ai pas reçu de réponse à cette lettre, et vous m'obligeriez en m'informant si ce montant a été recu.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

JOHN DUCK.

M. F. BRAUN, secrétaire, travaux publics.

N° 76710. TORONTO, le 8 octobre 1878.

CHER MONSIEUR,—Je suis allé à la douane, ici, sur la foi de l'annonce, pour examiner les plans et devis des travaux du havre de Morpeth ; mais on n'a pas reçu de devis ni de formules de soumissions. Voulez-vous avoir la bonté de m'adresser copie du devis et une formule de soumission. Vous obligerez beaucoup

Votre obéissant serviteur,

ELI HIGGINS.

Adresse : Eli Higgins, Sainte-Catherine, Ontario.

M. F. BRAUN.

N° 46575. OTTAWA, le 18 octobre 1878.

MONSIEUR,— J'ai l'honneur de vous transmettre, ci-inclus, reçu d'un dépôt fait à la banque Canadienne du Commerce, avec une traite en faveur du receveur général, pour la somme de $1,400, souscrite pour compléter partie du crédit parlementaire voté, en 1877, pour certaines améliorations du havre de Morpeth. Je suis chargé aussi de vous demander si le gouvernement d'Ontario a déposé $2,600, montant qui lui reste à fournir sur ce compte, ainsi que la date de ce dépôt, s'il a été fait.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

F. BRAUN, secrétaire.

M. J. M. COURTNEY,
Sous-ministre des finances.

N° 76929. OTTAWA, le 19 octobre 1878.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre d'hier, accompagnée d'une traite de $1,400 en faveur du receveur général, à compte du havre de Morpeth.

Le 9 courant, le gouvernement d'Ontario a déposé $2,802.82 pour le même compte.

Votre obéissant serviteur,

W. REGINALD BAKER.

M. F. BRAUN, secrétaire, travaux publics.

N° 762—BANQUE CANADIENNE DU COMMERCE.—DUPLICATA POUR LE DÉPARTEMENT. $1,400.

CHATHAM, le 27 août 1878.

Reçu de M. John Duck, à compte du havre de Morpeth, pour compléter partie du crédit parlementaire voté en 1877, la somme de quatorze cents piastres, montant qui sera porté au crédit du receveur général, à cette banque.

Signé en triplicata.

WILLIAM S. TRELAND, gérant.

Entré, J. WESTCOTT, comptable.

N° 77037. SAINTE-CATHERINE, le 25 octobre 1878.

CHER MONSIEUR,—Il y a quelques jours, nous avons soumissionné pour les travaux de Morpeth.

Comme nous n'avons encore jamais soumissionné pour des travaux du gouvernement et que vous ignorez les ressources dont nous disposons pour exécuter des travaux de ce genre, nous prenons la liberté de nous recommander de M. J. C. Rykert, M. P., de cette ville.

Nous avons l'honneur, etc.,

DRAKE ET LAWRENCE.

M. T. TRUDEAU, travaux publics.

N° 46660. OTTAWA, le 29 octobre 1878.

MESSIEURS,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 25 courant, vous recommandant auprès du département, de M. J. C. Rykert, M. P., en ce qui concerne votre position comme entrepreneurs.

J'ai etc.,

F. BRAUN, secrétaire.

MM. DRAKE ET LAWRENCE, entrepreneurs, Sainte-Catherine, Ontario.

N° 77339. KINCARDINE, le 9 novembre 1878.

MONSIEUR,—Il y a quelque temps, le département des travaux publics a demandé des soumissions pour le havre de Morpeth. Auriez-vous la bonté de m'informer si ces soumissions ont été ouvertes et de me donner tels autres renseignements que vous jugerez essentiels à cet égard ?

J'ai etc.,

ROBERT REED.

M. T. TRUDEAU, sous-ministre des travaux publics.

P. S.—Je dois ajouter que je suis l'un des soumissionuaires pour ces travaux.

N° 77407. KINCARDINE, le 12 novembre 1878.

CHER MONSIEUR,—Voulez-vous nous informer si j'ai quelque chance d'obtenir le contrat pour les travaux de Morpeth ? Ceci soit dit en confidence ; les renseignements que vous pourrez nous fournir resteront entre nous. La soumission de Reed sera très basse, mais sa position financière ne lui permet pas d'exécuter les travaux. Une réponse obligera.

Bien à vous,

WALKER ET M. LAREN.

M. F. BRAUN, secrétaire, travaux publics.

N° 46808. OTTAWA, le 16 novembre 1878.

MONSIEUR,—Je suis chargé de vous informer qu'il a été décidé de différer les travaux de Morpeth et de vous demander si l'argent déposé entre les mains du receveur général, à compte de ces travaux, doit vous être remis ; ou si c'est le désir des autorités locales que cet argent demeure au crédit du receveur général à compte de ces travaux.

J'ai, etc.,

F. BRAUN, secrétaire.

M. JOHN DUCK, Morpeth.

N° 46818. OTTAWA, le 19 novembre 1878.

MONSIEUR,—Je suis chargé de vous informer que l'exécution des travaux projetés au havre de Morpeth, et pour lesquels des soumissions ont été reçues par le département, est indéfiniment remise.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, etc.,

F. BRAUN, secrétaire.

M. W. KINGSFORD, ingénieur en charge, Ottawa.

N° 46866. OTTAWA, le 20 novembre 1878.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 9 courant, je suis chargé de vous informer que l'exécution des travaux du havre de Morpeth est indéfiniment remise.

J'ai, etc.,

F. BRAUN, secrétaire.

M. ROBERT REED, Kincardine.

N° 46887. OTTAWA, le 20 novembre 1878.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 12 courant relative aux travaux projetés au havre de Morpeth, Ontario, j'ai l'honneur de vous informer que l'adjudication de ces travaux a été remise.

Je suis, messieurs, etc.,

F. BRAUN, secrétaire.

MM. WALKER et MCLAREN, entrepreneurs, Kincardine, Ont.

N° 77617. HOWARD, le 20 novembre 1878.

CHER MONSIEUR,—Le surplus provenant du fonds d'emprunt municipal et appartenant au township de Howard, comté de Kent, a-t-il été transféré, par le gouvernement d'Ontario, au gouvernement fédéral, comme contribution aux dépenses que ce dernier doit faire faire pour la construction du havre de Morpeth, sur le lac Erié ?

Pendant la dernière campagne électorale et en plusieurs occasions, M. Mills a déclaré que le surplus, se montant à $3,000, était entre les mains du gouvernement, pour aider à la construction du havre de Morpeth.

S'il en est ainsi, le gouvernement d'Ontario est coupable de faux, car il n'avait aucunement le droit de transférer l'argent avant que le conseil de Howard eût certifié qu'il était engagé pour cette entreprise, et c'est ce qu'il n'a pas encore fait. Réponse, s'il vous plaît.

Votre, etc.,

A. CLARKE, sous-préfet, Howard.

Adresse : Poste restante, Harwich, Ont.

L'honorable C. TUPPER, ministre des travaux publics.

N° 77702. MORPETH, le 25 novembre 1878.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 16 courant, et j'en ai noté le contenu.

Pour me mettre mieux à même d'y répondre, j'ai convoqué, le 23 courant, une assemblée des souscripteurs à la construction du havre de Morpeth. A cette réunion, la résolution suivante a été adoptée, et je suis chargé de vous en expédier copie, comme réponse à la lettre sus-mentionnée :

" Proposé par M. Charles Shaw, secondé par Edward Bury, que nous, les souscripteurs au fonds du havre de Morpeth, ayant eu communication de la lettre de M. F. Braun, secrétaire du département des travaux publics—lettre qui vient de nous être lue—avons appris avec regret que le département des travaux publics se propose de différer les travaux du havre de Morpeth, et cela après que les fonds nécessaires pour les dits travaux ont été souscrits, et nous suggérons respectueusement que tout argent déposé pour ces travaux chez le receveur général, reste en dépôt.

" Nous espérons, en effet, que le département pourra bientôt faire commencer ces travaux, qui sont d'une grande importance pour ce district.

" Adopté à l'unanimité."

J'ai l'honneur, etc.,

JOHN DUCK.

M. F. Braun, secrétaire, travaux publics.

N° 46964. Ottawa, le 29 novembre 1879.

Monsieur,—Je suis chargé d'accuser réception de votre lettre du 25 courant, transmettant copie de la résolution adoptée en réponse à ma communication du 16 courant, à une assemblée des souscripteurs au fonds du havre de Morpeth.

Je suis etc.,

F. BRAUN, secrétaire.

M. John Duck, Morpeth.

N° 79,290.

Cher monsieur,—Cédant aux vives sollicitations de plusieurs de mes confrères conservateurs, je prends la liberté de vous écrire au sujet d'une affaire qui affecte grandement les intérêts d'une partie considérable des townships de Harwich, Howard et Orford—je veux parler du havre de Morpeth.

Il circule nombre de pétitions qui vont être signées par mille ou quinze cents contribuables des dits townships, et représentent l'urgente nécessité de ces travaux. En outre, si les travaux ne sont pas commencés sous peu, le délai sera très préjudiciable pécuniairement à nombre de personnes.

Au point de vue du parti, je serais heureux de voir la chose promptement décidée, car rien ne contribuerait davantage à assurer l'élection de M. Edwin Kirby à la législature provinciale, dans les prochaines élections générales pour le comté de Kent-Est.

Veuillez consulter le député de Kent.

Je suis, etc.,

JAMES M. SMITH, M. D.

L'honorable Charles Tupper, ministre des travaux publics.

N° 47879. Ottawa, le 1er février 1879.

Monsieur,—Je suis chargé d'accuser réception de la lettre par laquelle vous demandez instamment que l'on commence les travaux projetés du havre de Morpeth.

Je suis, monsieur, etc.,

Dr James M. Smith. F. BRAUN, secrétaire.

Chatham, le 6 février 1879.

Monsieur,—Conformément aux instructions du conseil du comté de Kent, Ontario, j'ai l'honneur de vous adresser la pétition ci-jointe relative à la construction d'un havre près de Morpeth.

J'ai etc.,

DANIEL KERR, greffier du comté de Kent.

A l'honorable Charles Tupper, ministre des travaux publics.

N° 79477.

A l'honorable ministre des Travaux publics du Canada :

La pétition du conseil municipal du comté de Kent expose humblement :

Que pendant les années 1877 et 1878, le parlement du Canada a voté certains crédits pour la construction d'un havre sur le lac Erié, dans le dit comté, près du village de Morpeth ;

Et attendu qu'en l'année 1878, certaines sommes d'argent ont été souscrites dans le dit comté adjacent au havre projeté dans le but de compléter le dit crédit parlementaire, et que ces fonds ont été déposés entre les mains du receveur général ;

Et attendu que des demandes de soumissions, pour les dits travaux, ont été annoncées publiquement dans l'automne de 1878.

Et attendu qu'au mois de novembre 1878, vos pétitionnaires ont été informés qu'il avait été résolu de différer les travaux sus-mentionnés.

A ces causes, vos pétitionnaires demandent très humblement qu'en raison de la nécessité toujours croissante des travaux en question et des grands avantages qu'ils procureraient à la nombreuse population qui réside dans la localité qui avoisine les améliorations projetées, vous voudrez bien considérer l'opportunité de commencer les dits travaux le plus tôt possible.

Et vos pétitionnaires, comme c'est leur devoir, ne cesseront de prier.

T. R. JACKSON, préfet.
DANIEL KERR, greffier du comté.

Salle du conseil de Chatham, Ontario, le 1er février 1879.

N° 79512.

A l'honorable ministre des Travaux publics du Canada :

La pétition du conseil municipal du comté d'Howard expose humblement :

Que pendant les années 1877 et 1878, le parlement du Canada a voté certains crédits pour la construction d'un havre sur le lac Erié, près du village de Morpeth ;

Et attendu qu'en l'année 1878, certaines sommes d'argent ont été souscrites par le township de Howard et par des particuliers dans le but de compléter le dit crédit parlementaire, et que ces fonds ont été déposés entre les mains du receveur général ;

Et attendu que des demandes de soumissions, pour les dits travaux ont été annoncées publiquement dans l'automne de 1878.

Et attendu qu'au mois de novembre 1878, vos pétitionnaires ont été informés qu'il avait été résolu de différer les travaux à Morpeth.

A ces causes, vos pétitionnaires demandent très humblement qu'en raison de la nécessité toujours croissante des travaux en question et des grands avantages qu'ils procureraient à la nombreuse population qui réside dans le township de Howard, et les localités adjacentes, vous veuillez bien considérer l'opportunité de commencer les dits travaux le plus tôt possible.

Et vos pétitionnaires, comme c'est leur devoir, ne cesseront de prier.

JOHN FERGUSON, préfet.
CHARLES GRANT, greffier du township.

Salle du conseil, le 8 février 1879.

N° 47939.

OTTAWA, le 17 février 1879.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 6 courant, relative à la construction d'un havre près de Morpeth.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

F. BRAUN, secrétaire.

M. DAVID KERR, greffier du comté de Kent, Chatham, Ont.

N° 79731.

20 février 1879.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser, ci-inclus, une pétition du conseil du township de Howard, relative à la construction du havre de Morpeth. Si vous voulez avoir la bonté de me fixer une date à laquelle je pourrai vous voir à ce sujet, je serai heureux de vous communiquer les raisons pour lesquelles je crois que les travaux devraient être commencés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

DAVID MILLS.

L'honorable Dr TUPPER.

N° 79768.

CHAMBRE DES COMMUNES, OTTAWA, le 25 février 1879.

CHER MONSIEUR,—Vous trouverez, ci-inclus, une pétition relative à la construction d'un havre de refuge à Morpeth, ou dans les environs.

Avec respect,

RUFUS STEPHENSON.

L'honorable Dr TUPPER, ministre des travaux publics.

A l'honorable ministre des travaux publics :

La pétition des soussignés, francs tenanciers et contribuables des townships de Howard, Harwich, Orford et du village de Ridgetown, expose humblement :

Que pendant les années 1877 et 1878, le parlement du Canada a voté certains crédits pour la construction d'un havre sur le lac Erié, près du village de Morpeth ;

Et attendu qu'en l'année 1878, certaines sommes d'argent ont été souscrites par le township de Howard et par des particuliers dans le but de compléter le crédit parlementaire, et que ces fonds ont été déposés entre les mains du receveur général ;

Et attendu que des demandes de soumissions pour les dits travaux ont été annoncées publiquement dans l'automne de 1878.

Et attendu qu'au mois de novembre 1878, vos pétitionnaires ont été informés qu'il avait été résolu de différer les travaux de Morpeth.

A ces causes, vos pétitionnaires demandent très humblement qu'en raison de la nécessité toujours croissante des travaux en question et des grands avantages qu'ils procureraient à la nombreuse population qui réside dans les localités ci-dessus mentionnées, vous voudrez bien considérer l'opportunité de commencer les dits travaux le plus tôt possible

Et vos pétitionnaires, comme c'est leur devoir, ne cesseront de prier.

WM. WILSON,
JAS. M. SMITH,
J. C. RATION, et 283 autres.

Janvier 1879.

N° 48068. OTTAWA, le 1er mars 1879.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 8 du mois dernier, laquelle consiste en une pétition du conseil municipal du township de Howard, demandant la construction d'un havre près de Morpeth, sur le lac Erié.

Je suis monsieur, votre obéissant serviteur,

F. BRAUN, secrétaire.

A M. JOHN FERGUSON, préfet du township de Howard, Ont.

N° 48169. OTTAWA, le 4 mars 1879.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 20 du mois dernier, relative à la construction d'un havre près de Morpeth.

Je suis monsieur, votre obéissant serviteur,

F. BRAUN, secrétaire.

A l'honorable D. MILLS, M.P., Ottawa.

N° 79989.

A l'honorable ministre des travaux publics.

La pétition du conseil municipal du township d'Orford, dans le comté de Kent, expose humblement :

Que pendant les années 1877 et 1878, le parlement du Canada a voté certains crédits pour la construction d'un havre sur le lac Erié, près du village de Morpeth ;

Et attendu qu'en l'année 1878, certaines sommes d'argent ont été souscrites par le township de Howard et par des particuliers dans le but de compléter le dit crédit parlementaire, et que ces fonds ont été déposés entre les mains du receveur général ;

Et attendu que des demandes de soumissions pour les dits travaux, ont été annoncées publiquement dans l'automne de 1878 ;

Et attendu qu'au mois de novembre 1878, vos pétitionnaires ont été informés qu'il avait été résolu de différer les travaux sus-mentionnés à Morpeth.

A ces causes, vos pétitionnaires demandent très-humblement qu'en raison de la nécessité toujours croissante des travaux en question et des grands avantages qu'ils procureraient à la nombreuse population qui réside dans ce township et les localités adjacentes, vous voudrez bien considérer l'opportunité de commencer les dits travaux le plus tôt possible.

Et vos pétitionnaires, comme c'est leur devoir, ne cesseront de prier.

JOHN MASON, préfet,
HENRY WATSON, greffier.

Daté à la salle du conseil, Duart, en présence et par résolution du dit conseil, le 22 février 1879.

N° 48156. OTTAWA, le 5 mars 1879.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de la pétition du conseil municipal du township de Howard, en date du 8 du mois dernier, demandant que les travaux du havre de Morpeth soient commencés le plus tôt possible.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,
F. BRAUN, secrétaire.

A M. JOHN FERGUSON,
Préfet du township de Howard, Norfolk, Ontario.

CHAMBRE DES COMMUNES, le 3 mars 1879.

TRÈS CHER MONSIEUR,— Vous trouverez ci-inclus, une pétition demandant la construction d'un havre de refuge à Morpeth ou dans le voisinage.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,
RUFUS STEPHENSON.

A l'honorable Dr TUPPER, C. B.,
Ministre des travaux publics.

A l'honorable ministre des travaux publics du Canada :

La petition des soussignés, francs tenanciers et contribuables des townships de Howard et Orford, et du village de Bridgetown, Harwich, expose humblement :—

Que, pendant les années 1877 et 1878, le parlement du Canada a voté certains crédits pour la construction d'un havre sur le lac Erié, près du village de Morpeth ;

Et attendu qu'en l'année 1878, certaines sommes d'argent ont été souscrites par le township de Howard et par des particuliers dans le but de compléter le dit crédit parlementaire, et que ces fonds ont été déposés entre les mains du receveur général ;

Et attendu que des demandes de soumissions pour les dits travaux ont été annoncées publiquement dans l'automne de 1878.

Et attendu qu'au mois de novembre 1878, vos pétitionnaires ont été informés qu'il avait été résolu de différer les travaux à Morpeth.

A ces causes, vos pétitionnaires demandent très humblement qu'en raison de la nécessité toujours croissante des travaux en question et des grands avantages qu'ils procureraient à la nombreuse population qui réside dans les localités susdites, vous voudrez bien considérer l'opportunité de commencer les dits travaux le plus tôt possible.

Et vos pétitionnaires, comme c'est leur devoir, ne cesseront de prier.

JOHN DUCK, préfet.
D. M. SEXTON, greffier du comté.

Salle du conseil de Chatham, Ont. }
le 1er janvier 1879. }

N° 48199. OTTAWA, le 17 mars 1879.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 25 du mois dernier, transmettant la pétition de certains intéressés qui demandent la construction d'un havre à Morpeth.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

F. BRAUN, secrétaire.

M. RUFUS STEPHENSON, M. P.

N° 48273. OTTAWA, le 11 mars 1879.

MONSIEUR, -J'ai l'honneur d'occuper réception de votre lettre du 3 du mois dernier, transmettant la pétition de certains intéressés qui demandent la construction des travaux d'amélioration du havre de Morpeth.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

F. BRAUN, secrétaire.

RUFUS STEPHENSON, M. P.

N° 319. OTTAWA, le 17 novembre 1879.

MONSIEUR,—A la date du 18 mars 1878, une communication portant votre signature et d'autres, et relative au havre de Morpeth, a été expédiée à ce département. Cette communication a été égarée, et je suis chargé de vous demander si vous auriez la bonté d'en adresser copie à ce département.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

S. CHAPLEAU, secrétaire.

M. JOHN LERSON, poste restante.
Ridgetown, Ontario.

(N° 1439.)

OTTAWA, 3 décembre 1879.

MONSIEUR,—La députation qui a eu l'honneur de se présenter à vous, pour vous entretenir au sujet du havre de Morpeth, dans le comté de Kent, a l'honneur de renouveler respectueusement la demande d'une subvention pour les travaux au sujet desquels ils prennent la liberté de vous signaler les faits suivants, savoir :—

En 1875, une exploration préliminaire fut faite en vue de ces travaux ;

Pendant la session de 1877, un crédit fut porté au budget de cette même année en considération de ce que le conseil municipal de Howard ne pouvait légalement réaliser cette somme, n'y étant pas autorisé par la loi.

Pendant la session de 1878, un second crédit fut voté pour le même objet ;

Au mois d'août 1878, la somme de $2,600, provenant du fonds d'emprunt municipal dû au township de Howard, fut déposée par le gouvernement d'Ontario pour le même objet ;

Vers le 28 août 1878, une nouvelle somme de $1,400 fut déposée entre les mains du gouvernement, au crédit de la même entreprise, ce qui formait un total de $1,400.

Que, dans l'automne de 1878, des soumissions ont été demandées, par avis public, pour les travaux en question.

Que le 16 novembre 1878, nous avons reçu avis que le département avait décidé de différer les travaux ; cet avis mentionnait aussi les sommes déposées ;

Que les dites sommes sont encore déposées entre les mains du gouvernement, au crédit de la dite entreprise ;

Que pendant la session de 1879, plus de 82,000 boisseaux de grain et 1,000,000 de pieds de bois de service ont été requis au bassin actuel, où il ont été chargés à bord ou emmagasinés ; ce bassin est propriété particulière et en mauvais état ;

En février dernier, une pétition signée de plus de 500 contribuables a été présentée au ministre des travaux publics, lui demandant de faire commencer les travaux ;

Que la députation, ici présente, demande respectueusement, au nom de la population du township de Howard et des villages de Ridgetown et de Morpeth, que vous veuillez bien appliquer un montant raisonnable avec le montant déposé à faire commencer les travaux, quand même on ne construirait qu'un bassin où une jetée ordinaire

dont il est grand besoin pour ce district, vu que le havre projeté se trouvera à quinze milles du havre de Rondeau, au sud, et à quarante milles de Port-Stanley, à l'est.

Nous avons l'honneur, etc.,

JAMES SMITH,
JOHN DUCK,
Délégués de Morpeth, Ontario.

A l'honorable ministre des travaux publics.

N° 580.

OTTAWA, 10 décembre 1879.

MESSIEURS,—Je suis chargé, par l'honorable ministre des travaux publics, d'accuser réception de votre mémoire du 3 courant au sujet du havre de Morpeth, et de vous informer que l'honorable ministre ne manquera pas de prendre en considération vos représentations et votre requête, et de les soumettre à ses collègues.

J'ai l'honneur, etc.,

S. CHAPLEAU, secrétaire.

MM. J. M. SMITH et JOHN DUCK, Morpeth.

N° 1742.

OTTAWA, 16 décembre 1879.

MON CHER MONSIEUR,—Je suis subitement rappelé chez moi ; mais avant de partir je voudrais avoir, ne fût-ce que les esquisses les plus sommaires des tracés et explorations faits par M. Wm. Kingsford du havre de refuge de Morpeth, Ont., et du bras nord de la rivière Sydenham. Je crois que ces documents ont été ordonnés par la Chambre des communes ; mais je ne les ai jamais reçus.

Bien à vous,

RUFUS STEPHENSON.

M. G. F. BAILLAIRGÉ,
Sous-ministre des travaux publics.

P. S. Je suis très fâché de vous donner cette peine, mais je suis subitement obligé de vous faire cette demande.

Vous m'excuserez donc de vous envoyer ce billet à la hâte. Je sais que vous ne pouvez me procurer ce que je vous demande sans employer un ou deux dessinateurs de plus ; mais je crois qu'en définitive vous serez justifiable d'avoir fait ce que je vous demande.

R. S.

N° 1993. OTTAWA, le 18 décembre 1879.

MONSIEUR,—En octobre 1878, on a porté au fonds consolidé des dépenses pour travaux publics, une somme de $4,202.27, sur laquelle $2,802.27 ont été fournis par le gouvernement d'Ontario et $1,400 par les autorités locales.

Les seules dépenses à compte de Morpeth en 1878-79, sont $76.15 et $16.45, soit un total de $92.60 (annonces).

J'observe que, dans le bill des subsides de 1879-80, il n'y a pas de crédit pour ces travaux, et je vous écris pour vous demander quelles sont vos intentions au sujet du dépôt. Si vous avez décidé de ne pas faire commencer les travaux, il serait désirable de rembourser le dépôt, pour prévenir la nécessité d'ouvrir un compte spécial dans le bilan.

Le compte ne pouvait apparaître comme remboursement de dépenses faites sur le fonds consolidé des travaux publics, et ne forme point partie du compte fédéral.

J'ai etc.,

J. L. McDOUGALL, auditeur général.

M. G. F. BAILLAIRGÉ, Sous-ministre des travaux publics.

Mémoire. N° 1850. OTTAWA, le 10 mai 1880.

Le soussigné fait rapport que pendant la dernière session, le parlement a voté les crédits suivants, sous le titre " Havres et rivières, Ontario," pour l'exercice expi-

rant au 30 juin 1881, et il demande l'autorisation de dépenser ces crédits pour faire exécuter les travaux au compte desquels ils ont été votés, savoir :—

Rivière Trent	$ 2,000
Rivière Otonabee	1,350
Havre de Cobourg	12,500
Port de Toronto—Pour continuer les améliorations	12,500
Havre de Morpeth (localité fournissant $4,000)	6,000
Havre de Rondeau	6,000
Port-Albert, lac Huron, réparations et dragage	1,500
Grande-Baie, lac Huron	500
Havre de Kincardine	4,000
Havre d'Owen-Sound	6,000
Havre de Collingwood	6,000
Havre de Collingwood—Montant supplémentaire requis	2,000
Petit-Courant, lac Huron—Approfondissement du chenal	16,000
Réparations et améliorations générales, havres et rivières, Ontario	6,000
Ponts au Rapide des Joachims, rivière des Outaouais—Ontario et Québec, chaque province payant $4,000	8,000

Respectueusement soumis,
HECTOR L. LANGEVIN, ministre des travaux publics.

N° 1944. OTTAWA, le 19 mai 1880.

MESSIEURS,—En réponse à votre lettre du 18 décembre 1879, relative à la somme de $4,202.27, déposée par le gouvernement d'Ontario et les autorités locales de Morpeth au crédit du fonds censolidé des dépenses pour travaux publics, à compte des améliorations projetées du havre de cette localité, j'ai l'honneur de vous informer que le dit dépôt ne sera pas remboursé, parce que le département a résolu de faire exécuter ces travaux et qu'un crédit de $6,000 a été souscrit dans le bill des subsides de 1880-81, voté par les Chambres.

La raison pour laquelle on a tardé à répondre à votre lettre à ce sujet, est que le département ne pouvait prendre de décision relativement à ce dépôt, avant d'avoir obtenu du parlement un crédit pour les améliorations de ce havre.

J'ai etc.,
S. CHAPLEAU, secrétaire.

M. J. L. MCDOUGALL, auditeur général.

N° 5261. MORPETH, le 25 mai 1880.

CHER MONSIEUR,—M. Stephenson m'informe que vous avez eu la bonté d'examiner la requête que M. Duck et moi-même vous avons présentée à Ottawa, relativement au havre de Morpeth, et que vous avez fait porter au budget une somme qui viendra compléter nos $4,000 déposées entre les mains du receveur général pour l'exécution de ces travaux. Voulez-vous avoir la bonté de nous faire savoir quand les travaux seront commencés et comment ils seront exécutés.

Je suis, avec un profond respect, etc.,
JAS. M. SMITH.

A l'honorable H. L. LANGENIN.

N° 2067. OTTAWA, le 4 juin 1880.

MONSIEUR,—Je suis chargé par l'honorable ministre de vous inviter à faire personnellement l'inspection nécessaire des travaux exécutés, en voie d'exécution, projetés ou demandés, pour les havres suivants de la province d'Ontario, et de faire rapport à ce sujet.

Rondeau, lac Erié.
Morpeth, do
Wiarton, baie Georgienne, lac Huron.

Owen-Sound, baie Georgienne, lac Ontario.
Meaford, do do
Collingwood, do do
Penetanguishene do do
Goderich, lac Huron.
Kincardine, do

J'ai etc.,
S. CHAPLEAU, secrétaire.

M. H. F. PERLEY, ingénieur en chef, travaux publics.

N° 2072 OTTAWA, le 4 juin 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 27 du mois dernier, demandant l'époque probable où les travaux d'amélioration du havre de Morpeth seront commencés, et de quelle manière ils seront exécutés. En réponse, je suis chargé de vous informer que l'honorable ministre s'occupe actuellement de la question.

J'ai, etc.,
S. CHAPLEAU, secrétaire.

M. JAS. M. SMITH, Morpeth, Ont.

N° 10380, OTTAWA, le 7 décembre 1880.

CHER MONSIEUR,—Afin d'éviter de nouvelles importunités, je vais vous demander des renseignements au sujet du havre de Morpeth, dont nous n'avons pas entendu parler depuis le départ de feu M. Lindsay.

Je suis, etc.,
JAMES M. SMITH.

L'honorable H. L. LANGEVIN, Ottawa.

N° 1328. OTTAWA, le 27 décembre 1880.

MONSIEUR,—La jetée de Morpeth, qui est propriété particulière, se trouve sur le côté nord du lac Erié, dix milles environ à l'est de Rondeau. Cette jetée a 280 pieds de longueur, environ, et s'étend dans huit pieds d'eau ; c'est une construction en pilotis en fort mauvais état.

Je vois par les archives du département que des requêtes ont été reçues en 1875, demandant la construction d'un havre à Morpeth et que la municipalité était prête à fournir un certain montant pour cet objet.

En 1878-79, il a été voté un crédit de $15,000, et des plans et devis d'une nouvelle jetée de 468 pieds de long ont été dressés et des soumissions ont été publiquement demandées pour ces travaux. On a reçu vingt-trois soumissions variant de $11,759 à $45,570.50 ; l'évaluation de l'ingénieur s'élevait à $18,000. Je trouve aussi que les travaux n'ont jamais été commencés et que le crédit voté est périmé.

Pendant la dernière session du parlement, un crédit fut voté pour la construction d'une jetée à cet endroit, mais comme, en le complétant même par le crédit que fournit la municipalité, il est insuffisant pour construire un quai ou jetée qui puisse être utile à la localité, je dois vous demander si un nouveau crédit sera voté, et si je dois préparer les plans d'un quai s'étendant en douze pieds d'eau et qui coûtera environ $20,000.

J'ai, etc.,
HENRY F. PERLEY, ingénieur en chef.

M. F. H. ENNIS, secrétaire, travaux publics.

Par télégraphe, de Morpeth, à l'honorable Langevin.

N° 11805. OTTAWA, le 21 février 1880.

Le crédit de l'an dernier—six mille piastres pour le havre de Morpeth—sera-t-il voté de nouveau, ou est-il maintenu pour 1881 ?

JAMES M. SMITH.
JOHN DUCK.

Mémoire, N° 12523.

Morpeth.

La jetée de Morpeth, propriété particulière, a 280 pieds de long et s'étend dans 8 pieds d'eau; c'est une construction en pilotis en fort mauvais état.

Les archives font foi qu'en 1875 des requêtes furent reçues demandant la construction d'un havre, à laquelle la municipalité contribuerait.

En 1878-79, il a été voté un crédit de $15,000, des plans d'une nouvelle jetée ont été dressés et on a demandé des soumissions. On en a reçu vingt-trois, variant de $11,759 à $45,570.50; l'évaluation de l'ingénieur s'élevait à $18,000.

Les travaux n'ont jamais été commencés.

Pendant la dernière année $6,000 ont été votées et sont actuellement disponibles, ainsi que $4,000 déposées par la municipalité.

Il est nécessaire de construire une nouvelle jetée il est impossible de réparer la jetée actuelle. Coût, $20,000.

Si l'on veut commencer les travaux, il sera bon de faire voter le crédit de la dernière session, $6,000, et de faire voter un nouveau crédit de $12,000 pour 1881-82.

HENRY F. PERLEY, ingénieur en chef.

N° 30746. MORPETH, Ont., le 3 janvier 1883.

MONSIEUR,—*In re* le havre projeté de Morpeth. Le ou vers le 28 août 1878, je déposai au nom de certains souscripteurs, la somme de $1,400 au crédit du receveur général (*voir* la lettre de F. Braun, secrétaire, département des travaux publics, en date d'octobre 1878, n° 46573, sujet 32, renvoi 7962), pour compléter partie des crédits accordés par le gouvernement pour la construction du dit havre. Comme on n'a encore rien dépensé pour l'exécution de ces travaux (bien que le gouvernement ait fait voter plusieurs crédits), je prends la liberté de vous demander, au nom des souscripteurs, réponse aux questions suivantes:

Existe-t-il quelque probabilité que les travaux seront commencés? Si non, l'argent sera-t-il remis aux souscripteurs? Et cela avec ou sans intérêt? Enfin, quelles mesures dois-je prendre, au nom des dits souscripteurs, pour assurer la remise de cet argent et de l'intérêt, si l'on en obtient.

J'ai, etc.,

JOHN DUCK.

A l'honorable ministre des travaux publics.

Mémoire n° 3074.

Havre de Morpeth, Ontario.

In re les sommes souscrites en 1878 pour couvrir les frais des constructions projetées:

Le gouvernement d'Ontario sur le fonds d'emprunt municipal.... $2,802 27

Les habitants du township de Howard, comté de Kent 1,400 00

Les archives prouvent que ces sommes ont été portées au crédit du receveur général.

Des soumissions ont été reçues en octobre 1878 pour la construction d'une jetée.

Le 16 novembre 1878, M. John Duck reçut avis du département que les travaux étaient différés, et on lui demanda s'il désirait que les $1,400 fussent rendues.

En réponse, M. Duck envoya une résolution des souscripteurs au fonds, demandant qu'on le laissât entre les mains du gouvernement et exprimant l'espoir que les travaux seraient commencés.

Le 18 décembre 1879, l'auditeur général demanda des renseignements au sujet des $4,20227 portés au crédit du receveur général.

Le 13 mai fut adopté un ordre du conseil autorisant la dépense de $6,000, la localité fournissant $4,000.

Le 19 mai 1880, l'auditeur général fut informé que l'argent ne serait pas remboursé, parce que le gouvernement était décidé à faire continuer les travaux.

Le 3 janvier 1883, M. Duck a écrit, demandant si les travaux seraient commencés ou les $1,400 remises aux souscripteurs. Il parle de l'intérêt de cet argent.

Le 15 mars 1883, M. Henry Smith, M.P., a expédié une lettre de M. Richard Wade, demandant que les $1,400 et l'intérêt soient envoyés à M. John Duck.

Mémoire. N° 17789. OTTAWA, le 11 avril 1883

Le soussigné a l'honneur d'exposer que :

En l'année 1878, M. John Duck, agissant au nom des souscripteurs, déposa au crédit du receveur général la somme de $1,400.00, destinée à payer une partie des frais de construction de certains travaux de havre projetés à Morpeth, Ontario ;

Cette somme est encore au crédit du receveur général, vu que l'on n'a point commencé les travaux projetés.

M. Duck et M. Richard Wade ont demandé que le dépôt soit remis aux souscripteurs.

Le soussigné demande l'autorisation de rembourser le montant dont il s'agit.

Respectueusement soumis,

Le ministre des travaux publics.

N° 33681. OTTAWA, le 17 avril 1883.

MONSIEUR,—La députation qui a eu l'honneur de se présenter à vous, pour vous entretenir au sujet du havre de Morpeth, dans le comté de Kent, a l'honneur de renouveler respectueusement la demande d'une subvention pour les travaux au sujet desquels ils prennent la liberté de vous signaler les faits suivants, savoir :—

En 1875, une exploration préliminaire fut faite en vue de ces travaux ;

Pendant la session de 1877, un crédit fut porté au budget de cette même année en considération de ce que le conseil municipal de Howard ne pouvait légalement réaliser cette somme, n'y étant pas autorisé par la loi.

Pendant la session de 1878, un second crédit fut voté pour le même objet ;

Au mois d'août 1878, la somme de $2,600, provenant du fonds d'emprunt municipal dû au township de Howard, fut déposée par le gouvernement d'Ontario pour le même objet ;

Vers le 28 août 1878, une nouvelle somme de $1,400 fut déposée entre les mains du gouvernement, au crédit de la même entreprise, ce qui formait un total de $1,400.

Que, dans l'automne de 1878, des soumissions ont été demandées, par avis public, pour les travaux en question.

Que le 16 novembre 1878, nous avons reçu avis que le département avait décidé de différer les travaux ; cet avis mentionnait aussi les sommes déposées ;

Que les dites sommes sont encore déposées entre les mains du gouvernement, au crédit de la dite entreprise ;

Que pendant la session de 1879, plus de 82,000 boisseaux de grain et 1,000,000 de pieds de bois de service ont été requis au bassin actuel, où il ont été chargés à bord ou emmagasinés ; ce bassin est propriété particulière et en mauvais état ;

En février dernier, une pétition signée de plus de 500 contribuables a été présentée au ministre des travaux publics, lui demandant de faire commencer les travaux ;

Que la députation, ici présente, demande respectueusement, au nom de la population du township de Howard et des villages de Ridgetown et de Morpeth, que vous veuillez bien appliquer un montant raisonnable avec le montant déposé à faire commencer les travaux, quand même on ne construirait qu'un bassin où une jetée ordinaire dont il est grand besoin pour ce district, vu que le havre projeté se trouvera à quinze milles du havre de Rondeau, au sud, et à quarante milles de Port-Stanley, à l'est.

Nous avons l'honneur, etc.,

A. M. MALTON,
ISAAC GARDINER, } Délégués.

N° 33740.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le* 17 *avril* 1883.

Dans un mémoire en date du 11 avril 1883, le ministre des travaux publics expose qu'en l'année 1878, M. John Duck, agissant au nom des souscripteurs, a déposé au crédit du receveur général la somme de $1,400 destinée à couvrir partie des frais de construction d'un certain havre à Morpeth, Ontario, et que cette somme est encore au crédit du receveur général, les travaux n'ayant jamais été commencés.

Le ministre représente que M. Duck et M. Richard Wade, de Morpeth, ont demandé la remise aux souscripteurs de la somme déposée, et suggère qu'on l'autorise à faire le remboursement.

Le comité est d'avis que l'autorité requise soit accordée.

JOHN J. McGEE.

L'honorable ministre des travaux publics.

Le 15 mars 1883.

MON CHER MONSIEUR,—Voulez-vous avoir la bonté de lire la lettre ci-incluse, de vous occuper de l'affaire en question, et si cela convient, de faire passer un ordre en conseil remboursant l'argent ainsi souscrit.

Bien à vous,

HENRY SMITH.

A SIR HECTOR LANGEVIN, ministre des travaux publics.

N° 33749. MORPETH, 21 février 1883.

CHER MONSIEUR,—Il y a environ cinq ans, la population de ce voisinage et du township de Howard souscrivit $5,400 pour la construction de bassins dans cette localité et déposa cet argent entre les mains du gouvernement, avec l'entente que celui-ci ferait commencer les travaux. Toutefois, rien n'a été et ne sera probablement fait, et les souscripteurs demandent leur argent. $1,400 ont été souscrites par des particuliers, et le reste par la municipalité ; vous nous obligerez en vous occupant de l'affaire et en demandant au gouvernement d'envoyer les fonds (avec intérêt) à M. John Duck, qui était notre agent et a expédié les fonds au ministre des travaux publics. J'espère que vous ne mettrez pas cette affaire de côté, pour ne plus vous en occupez, comme a fait M. Stephenson quand on lui a écrit. De récentes communications ont été envoyées au département sans recevoir de réponse.

Si vous désirez de plus amples renseignements sur cette affaire, écrivez-moi et je vous les donnerai. Je crois qu'aujourd'hui la population aime autant avoir l'argent que le bassin.

Dans l'espoir que je ne vous dérange pas trop, je suis avec respect,

RICHARD WADE.

A monsieur HENRY SMYTH, M.P.,
Ottawa.

RÉPONSE

(47)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, daté le 26 février 1883 : pour copie de la correspondance échangée entre le gouvernement ou quelque membre du gouvernement, pendant l'année 1882, au sujet de la construction d'un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Jean, à Saint-Jean.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat intérimaire.

Département du secrétaire d'Etat,
15 mars 1881.

TABLEAU SYNOPTIQUE *re* PONT DE CHEMIN DE FER SUR LA RIVIÈRE SAINT-JEAN, A SAINT-JEAN.

19-25, avril 1882.—Du greffier du conseil privé, n° 28643—renvoit la requête de l'honorable T. R. Jones demandant une subvention et l'admission de matériaux en franchise.

2-3 mai.—C. Schreiber, Rapports sur le n° 28643 de la compagnie de pont et prolongement de chemin de fer de Saint-Jean, demandant de l'aide pour la construction d'un pont sur la rivière Saint-Jean, aux Chutes.

29 mai.—Thos R. Jones, *re* pont sur la rivière Saint-Jean, à Saint-Jean, N. B.

3 juin.—Jno Murray Kay, plan (pas imprimé).

6 juin.—Rapport au conseil, pour autorisation de renvoyer au ministre des finances la proposition n° 28643.

21 septembre—8 octobre.—Du ministre des finances, copie d'un rapport au conseil, daté le 21 septembre 1882.

23 septembre—8 octobre.—Arrêté du conseil, 30335, que le parlement soit prié de faire une loi sur la proposition de la dite compagnie de chemin de fer.

14 octobre 1882—8 mars 1883.—Du ministre des finances, copie d'une lettre de Robert Robinson, datée le 14 octobre 1882.

18 octobre 1882—8 mars 1883.—Du ministre des finances, copie d'un rapport au conseil daté le 18 octobre 1882.

19 octobre 1882—8 mars 1883.—Arrêté du conseil modifiant et annulant A. C. n° 30335, et autorisant à demander au parlement de faire une loi sur la proposition de la dite compagnie de chemin de fer.

No. 28643. OTTAWA, 14 avril 1882.

MONSIEUR,—Voulez-vous avoir l'obligeance de soumettre à l'honorable conseil privé, en votre qualité officielle de secrétaire d'Etat, le mémoire ci-inclus, pour qu'il reçoive l'attention qu'il mérite.

Votre, etc.,

THOMAS R. JONES.

Président de la compagnie de pont et de prolongement de chemin de fer de Saint-Jean.

HON. J. A. MOUSSEAU, secrétaire d'Etat.

A Son Excellence le Très Honorable Marquis de Lorne, C. C., G. C. M. G., C. P., gouverneur général du Canada, etc., etc., etc.

L'humble requête des directeurs de la compagnie de pont et de prolongement de chemin de fer de Saint-Jean.

Expose :

Que la dite compagnie a été régulièrement constituée en corporation par et en vertu d'un acte de la législature de la province du Nouveau-Brunswick passé dans le mois de mars 1881 ;

Que par le dit acte la compagnie fut autorisée à construire un chemin de fer à partir d'un point sur la ligne du chemin de fer de " la compagnie de chemin de fer de Saint-Jean et du Maine," à ou près de Fairville, dans la paroisse de Lancaster, dans le comté de St-Jean, jusqu'à un point du chemin de fer Intercolonial, à ou près de son terminus dans la ville de St-Jean, traversant la rivière Saint-Jean au moyen d'un pont de chemin de fer à être construit pour cette fin ;

Et considérant que la construction du dit pont et de la ligne du chemin de fer de la compagnie serait d'un grand avantage pour le transport des voyageurs et des marchandises du chemin de fer Intercolonial dans les provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse ;

Et considérant que l'entreprise de cette compagnie serait encore d'un grand avantage pour le chemin de fer actuellement en opération dans la province de l'Ile du Prince-Edouard ;

Et considérant que la dite entreprise serait d'un grand avantage commercial et donnerait des facilités beaucoup plus grandes au trafic des chemins de fer dans toute les provinces maritimes et servirait plus particulièrement au commerce sans cesse croissant des importations et exportations de ces provinces avec les Etats-Unis d'Amérique ;

C'est pourquoi vos requérants représentent humblement que leur entreprise mérite toute la considération et l'encouragement du gouvernement du Canada.

Vos requérants ont l'honneur de soumettre l'estimation suivante du prix de revient du pont et du prolongement de chemin de fer tels que plus haut décrits :

Prix de revient du pont		$250,000
Mandats de construction, etc		50,000
Prix de revient du prolongement du chemin de fer (côte est)		120,000
Prix de revient des abords (côte ouest)		30,000
Dommage aux terrains		120,000
Une année d'intérêt sur bons, soit pour $300,000, sur pont, à 5 pour cent		15,000
Commission pour négocier les bons		32,500
Dépenses incidentes		32,500
Total du prix de revient du pont et du chemin de fer..		$650,000
Intérêt sur $650,000, à 5 pour cent		$32,500
Pour acquitter cette obligation, les recettes du trafic de la première année après l'ouverture sont estimées à	$20,000	
Revenus d'autres sources, soit	500	
		20,500
Laissant une babance (à fournir) de		$12,000

Vos requérants représentent respectueusement qu'en considération des avantages plus haut décrits que tout le pays retirera de l'achèvement de cette entreprise, la

compagnie est fondée à demander du gouvernement fédéral une subvention ou aide annuelle s'élevant à $6,000 (six mille dollars), ou à une plus grande somme afin de permettre à la compagnie de combler le déficit calculé,

Avec l'entente que cette subvention devra cesser et finir quand, par l'augmentation du trafic, la dite entreprise en sera venue à se soutenir d'elle-même.

Vos requérants suggèrent respectueusement deux alternatives que le gouvernement pourrait adopter : ou garantir les bons de la compagnie émis pour la somme nécessaire à l'achèvement des travaux plus haut mentionnés, ou prendre et accepter de la compagnie des bons pour la même somme et avancer la valeur de ces bons, exigeant de la compagnie un intérêt modéré sur la somme avancée.

Comme garantie de la fidèle exécution de sa part dans cet engagement, la compagnie céderait au gouvernement tous ses droits, titres et intérêts dans et au capital, boni, souscriptions, recettes du trafic, et tout l'actif disponible, tout l'outillage et toute la propriété de la compagnie, jusqu'à ce que la compagnie en soit venue à se soutenir elle-même.

Voi requérants suggèrent que le gouvernement charge un ingénieur civil ou autre personne compétente d'exercer une stricte surveillance sur les travaux de la compagnie pendant et après leur exécution, avec, en tout temps, libre accès aux livres de la compagnie. Le gouvernement aurait en tout temps le droit d'exiger de la compagnie un état détaillé des recettes et dépenses, et aurait un droit de retenue sur les recettes nettes du trafic jusqu'à ce que la responsabilité de la compagnie vis-à-vis du gouvernement soit dégagée par l'acquittement des obligations encourues.

Vos requérants demandent, de plus, que tous les matériaux nécessaires à la construction du pont et du chemin de fer soient admis au Canada libres de tout impôt fiscal ; et ils ne cesseront, etc.

THOMAS R. JONES, président, pour la compagnie.

Ottawa, 14 avril 1882.

Chemins de fer du gouvernement en exploitation.
Bureau de l'ingénieur en chef, Ottawa, 4 mai 1882.

Monsieur,—J'ai l'honneur de dire qu'une requête de la "compagnie de pont et de prolongement du chemin de fer de Saint-Jean" demandant au gouvernement de l'aide pour construire un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Jean, aux Chutes, près de la ville de Saint-Jean, m'a été déférée ; et j'ai l'honneur de faire rapport que, dans mon opinion, les intérêts du public voyageur seraient grandement favorisés par la construction de chemins de fer sur chaque côté de la rivière Saint-Jean au moyen d'un pont comme celui dont il est question, qui faciliterait le trafic entre les Etats-Unis et le Nouveau-Brunswick occidendal d'un côté, et les provinces maritimes et le port d'hiver d'Halifax de l'autre, tandis que le trafic de transport de ces sections du pays en retirerait également avantage et que le commerce d'importation et d'exportation entre les provinces maritimes et les Etats-Unis serait fortement encouragé.

Une étude des plans, etc., soumis, me porte à croire que l'estimation suivante du prix de reevient de l'entreprise est assez juste :

Pont	$250,000
Prolongement du chemin de fer (côté est)	120,000
" " (côté ouest)	30,000
Dommages aux terres	120,000
Dépenses incidentes	32,500
	$552,500

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHRIEBER, ingénieur en chef et sur. des ponts.

F. Braun, écr., secrétaire des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, ONT., 29 avril 1882.

MONSIEUR,—La nécessité d'un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Jean, à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, avec de bons raccordements pour perfectionner le système des chemins de fer des provinces maritimes et offrir par là de plus grandes facilités au développement des affaires et des voies de communication au Canada, est devenue, comme vous le savez sans aucun doute, une question d'extrême urgence.

Plusieurs personnes ayant des intérêts dans le commerce des provinces maritimes, pour lesquelles les soussignés, pénétrés de cette nécessité, ont à cette fin obtenu un acte d'autorisation de la législature du Nouveau-Brunswick au cours de la session de 1881.

Depuis lors, la compagnie que nous représentons a été régulièrement organisée en vertu de l'acte, ayant pour directeurs les personnes nommées dans le dit acte.

La compagnie a fait faire, par des personnes compétentes, des explorations, estimations et plans, dans le but de déterminer la forme de pont qu'il conviendrait le plus d'adopter, les endroits les plus favorables aux raccordements, et le prix probable de toute l'entreprise.

L'évaluation basée sur les données obtenues de cette manière, actuellement en la possession de la compagnie, y compris les dommages aux terres, est portée à $650,000—six cent cinquante mille piastres, valeur courante.

Pour nous procurer cette somme, nous avons l'honneur de faire l'exposé et les propositions suivantes, que nous soumettons respectueusement à la plus prochaine et favorable considération du gouvernement.

(I.) Comme il est à désirer que nous nous procurions, aux conditions les plus favorables, les deniers qu'il nous faut pour l'exécution de ces travaux, de telle sorte que la somme annuelle nécessaire au service des intérêts pour les frais de construction et d'entretion soit prélevée sur les ressources de la compagnie sans imposer des taux excessifs au trafic, nous demandons au gouvernement de nous avancer ces deniers, par sommes dont nous aurons besoin de temps à autre pendant l'exécution des travaux et jusqu'à ce qu'ils soient terminés.

Ils seront remboursables en aucun temps, au choix de la compagnie, avant l'expiration de quinze ans, et garantis par une hypothèque donnée au gouvernement sur toutes les propriétés de la compagnie.

(II.) Nous estimons que la proposition, si elle est acceptée, comportera une somme annuelle, pour intérêt sur l'emprunt proposé, soit à 4 pour cent, de...$26,000.00
Et pour entretien, soit.. 5,000.00

En tout..$31,000.00

Il est proposé de faire face comme suit à cette dépense annuelle de $31,000 :

1. Par des péages raisonnables sur le trafic passant sur le pont et les raccordements ;

2. Par un bonis de $9,000 reçu du gouvernement provincial du Nouveau-Brunswick. Cette somme, avec les intérêts qu'elle porte, peut être absorbée, pour les fins du revenu, pendant une période de dix ans ; et

3. Par une autre somme de $5,000 que—nous sommes en mesure de le dire—la compagnie du chemin de fer de Saint-Jean et Maine contribuerait tous les ans, indépendamment de sa part de péages ordinaires, vu les avantages qu'elle s'attend à retirer des nouvelles facilités que le pont et les raccordements donneraient aux affaires. Cette contribution devant continuer jusqu'à ce que le pont suffise à son entretien.

Ces revenus, moins les frais ordinaires d'entretien, seraient garantis au gouvernement du Canada sous la forme qui agréerait le plus à ce dernier, et la somme serait périodiquement versée dans le trésor ou autrement, selon qu'il pourrait être nécessaire, à telles époques qu'on pourra le désirer.

Dans l'intérêt de tous les intéressés, un taux d'intérêt pourrait être fixé qui permettrait à la compagnie de satisfaire promptement aux demandes annuelles qui lui seraient faites pour intérêt et autres frais, et il serait entendu et convenu que les travaux seraient commencés et terminés, sujets aux inspections professionnelles ou autres que le gouvernement pourrait juger nécessaire.

Nous vous soumettons en toute confiance ces exposé et propositions, les croyant raisonnables et saines, et croyant que la prompte construction de ces raccordements est désirable. Espérons recevoir bientôt du gouvernement une réponse favorable.

Nous avons l'honneur d'être,

Vos très obéissants serviteurs,

THOMAS R. JONES, président,

ROBERT ROBINSON,
JOHN A. PARKS,
JAS. MURRAY KAY,
FRED. E. BARKER, } directeurs,

Compagnie de pont et de prolongement du chemin de fer de St-Jean.

A l'honorable sir CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et canaux.

(Mémoire.)

OTTAWA, 6 mai 1882.

Le soussigné a l'honneur de représenter qu'une requête a été reçue de la compagnie de pont et de prolongement de chemin de fer, exposant que la compagnie a été régulièrement constituée en vertu d'un acte passé par la législature de la province du Nouveau-Brunswick, avec autorisation de construire un chemin de fer de Saint-Jean et Maine, à ou près Fairville, dans le comté de Saint-Jean, et aboutissant à quelque point du chemin de fer Intercolonial à ou près son terminus dans la ville de Saint-Jean, en traversant la rivière Saint-Jean par un pont de chemin de fer qui doit être construit dans ce but. L'estimation du prix de revient de toute l'entreprise, y compris les dommages aux terres, est portée par la compagnie à $650,000.

Que, pour pourvoir à cette somme, la compagnie propose que le gouvernement fédéral avance le montant nécessaire en sommes dont elle pourra avoir besoin de temps en temps pendant l'exécution des travaux et à leur achèvement.

Les deniers avancés seront remboursables en aucun temps, au choix de la compagnie, avant l'expiration de quinze ans, et garantis par une hypothèque donnée au gouvernement sur toutes les propriétés de la compagnie. Celle-ci propose, en outre, de payer un intérêt de quatre pour cent sur le montant du prêt, cet intérêt et les frais d'entretien à être pris aux sources suivantes :

Les péages provenant du passage du trafic, un bonis de $9,000 donné par le gouvernement provincial du Nouveau-Brunswick, une autre somme de $5,000 fournie par la compagnie du chemin de fer de Saint-Jean et Maine en outre des péages ordinaires ; tous ces revenus, moins les frais ordinaires d'entretien, qui sont portés à $5,000 par année, seront garantis au gouvernement, et les travaux eux-mêmes exécutés sous et sujets à l'inspection du gouvernement.

Que le projet lui-même et les arguments apportés à son appui ayant été soumis a l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat (en exploitation), celui-ci a présenté, à la date du 14 du présent mois, un rapport à l'effet que, dans son opinion, les intérêts du public voyageur seraient grandement favorisés par la construction de chemins de fer sur chaque côté de la rivière Saint-Jean au moyen d'un pont comme celui dont il est question, qui faciliterait le trafic entre les Etats-Unis et le Nouveau-Brunswick occidental d'un côté, et les provinces maritimes et le port d'hiver d'Halifax de l'autre, tandis que le trafic de transport de ces sections du pays en retirerait également avantage, et que le commerce d'importation et d'exportation entre les provinces maritimes et les Etats-Unis serait fortement encouragé. Il estime à $552,500 le prix de revient de l'entreprise, y compris la construction du pont lui-même, le prolongement du chemin de fer sur les côtés est et ouest de la rivière, et les dommages aux terres.

Le soussigné concourt dans l'opinion de l'ingénieur en chef sur la valeur commerciale, pour les provinces maritimes, des travaux proposés ; c'est pourquoi, voulant donner à l'entreprise toute l'aide possible, il recommande que l'affaire soit déférée à

l'honorable ministre des finances pour savoir jusque où et de quelle manière le gouvernement fédéral peut accéder à la demande de la compagnie.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER,
Ministre des chemins de fer et canaux.

MINISTÈRE DES FINANCES,
OTTAWA, 21 septembre 1882.

Le soussigné a pris connaissance d'un mémoire de l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, au sujet d'une requête de la compagnie de pont et de prolongement de chemin de fer de Saint-Jean, demandant une avance pour construire un chemin de fer partant de quelque point de la ligne de la compagnie de chemin de fer de Saint-Jean et Maine, à ou près Fairville, et aboutissant à quelque point du chemin de fer Intercolonial, à ou près son terminus dans la ville de Saint-Jean, et traversant la rivière Saint-Jean au moyen d'un pont de chemin de fer. Le rapport expose que la requête a été déférée à l'ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement, qui en a fait un rapport favorable ; et en conséquence le rapport a été déféré au soussigné pour savoir jusque où et de quelle manière le gouvernement fédéral peut accéder à la demande de la compagnie.

Le soussigné constate que l'acte de la législature qui constitue la compagnie prescrit que l'exécution de l'entreprise devra être commencée moins d'un an après que le dit acte aura été sanctionné.

Que l'estimation du prix de revient de toute l'entreprise est portée à $650,000 par la compagnie, et à $552,000 par l'ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement.

Que la compagnie demande que les deniers nécessaires, remboursables en quinze ans, soient avancés par le gouvernement fédéral à mesure que les travaux avanceront, à un taux de 4 pour cent par année, et que pour pourvoir au paiement de l'intérêt et à l'entretien de la ligne, la compagnie doit recevoir, à part du revenu provenant du trafic, $9,000 comme bonis, du gouvernement local, et la somme de $5,000 par année du chemin de fer Saint-Jean et Maine, indépendamment des péages ordinaires payables par elle.

Qu'après un examen attentif de la requête et de l'exposé soumis, le soussigné recommande que le parlement soit invité à sa prochaine session à légiférer dans le sens ci-dessous indiqué pour venir en aide à la compagnie :

1. Que le gouvernement fédéral soit autorisé à avancer à la compagnie, à mesure que les travaux s'exécuteront, telles sommes de deniers qui n'excéderont pas quatre-vingt pour cent des dépenses faites ; ces avances seront faites sur le certificat de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat en exploitation, et la totalité des avances ne devra pas dépasser la somme de cinq cent mille piastres.

2. Que la compagnie aura le droit de rembourser ces avances avec intérêt à toute époque dans les quinze ans de la date à laquelle la première avance aura été faite.

3. Que le gouvernement pourra, s'il le juge à propos, prendre possession du chemin de fer en tout temps, dans les quinze ans de la date à laquelle la première avance aura été faite, en payant la somme totale dépensée et une autre n'excédant pas 10 pour cent de cette dernière, déduisant les avances faites par le gouvernement.

4. Que, dans le cas où la compagnie manquera d'achever les travaux, le gouvernement aura la faculté d'intervenir, d'en prendre possession et de les terminer sans faire d'autres avances, mais en remboursant à la compagnie toutes autres sommes que les avances qui auraient été dépensées.

5. Les dites avances et l'intérêt qu'elles porteront constitueront une première charge et un gage, et seront garantis par une hypothèque sur tous les biens mobiliers et immobiliers de la compagnie, et sur tous ses droits, franchises, servitudes et privilèges ; et si la compagnie manquait de payer les intérêts sur des avances pendant l'espace d'un an après échéance, ou si elle manquait de rembourser ces avances au gouvernement fédéral dans les quinze ans de la date de l'avance de la première

somme, alors et dans aucun de ces cas toutes ses propriétés mobilières, et tous ses droits, franchises, servitudes et privilèges seront et deviendront, par suite de ce manquement, et sans aucune procédure de condamnation, forclosion ou prise de possession, confisqués au profit de la couronne ; et Sa Majesté, par ses officiers ou agents, pourra dès lors intervenir et en prendre possession, et ils auront dès lors les propriétés, droits, franchises, servitudes et privilèges de Sa Majesté, représentée par le gouvernement fédéral.

Respectueusement soumis,

S. L. TILLEY, ministre des finances.

(No. 3835.)

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé approuvé par Son Excellence le député de Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 23 septembre 1882.

Vu un rapport, daté le 21 septembre 1882, de l'honorable ministre des finances, exposant qu'il a pris connaissance d'un mémoire de l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, au sujet d'une requête de la compagnie de pont et de prolongement de chemin de fer de Saint-Jean, demandant une avance pour construire un chemin de fer partant de quelque point de la ligne de la compagnie de chemin de fer de Saint-Jean et Maine, à ou près Fairville, et aboutissant à quelque point du chemin de fer Intercolonial, à ou près son terminus dans la ville de Saint-Jean, et traversant la rivière Saint-Jean au moyen d'un pont de chemin de fer. Le rapport expose que la requête a été déférée à l'ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement, qui en a fait un rapport favorable ; et en conséquence le rapport a été déféré au soussigné pour savoir jusqu'où et de quelle manière le gouvernement fédéral peut accéder à la demande de la compagnie.

Le soussigné constate que l'acte de la législature qui constitue la compagnie prescrit que l'exécution de l'entreprise devra être commencée en moins d'un an après que le dit acte aura été sanctionné.

Que l'estimation du prix de revient de toute l'entreprise est portée à $650,000 par la compagnie, et à $552,000 par l'ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement.

Que la compagnie demande que les deniers nécessaires, remboursables en quinze ans, soient avancés par le gouvernement fédéral à mesure que les travaux avanceront, à un taux de 4 pour cent par année, et que pour pourvoir au paiement de l'intérêt et à l'entretien de la ligne, la compagnie doit recevoir, à part du revenu provenant du trafic, $9,000 comme bonis du gouvernement local, et la somme de $5,000 par année, du chemin de fer Saint-Jean et Maine, indépendamment des péages ordinaires payables par elle.

Qu'après un examen attentif de la requête et de l'exposé soumis, le soussigné recommande que le parlement soit invité, à sa prochaine session, à légiférer dans le sens ci-dessus indiqué pour venir en aide à la compagnie :

2. Que le gouverneur en conseil soit autorisé à avancer à la compagnie, à mesure que les travaux s'exécuteront, telles sommes de deniers qui n'excéderont pas quatre-vingt pour cent des dépenses faites ; ces avances seront faites sur le certificat de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat en exploitation, et la totalité des avances ne devra pas dépasser la somme de cinq cent mille piastres.

2. Que la compagnie aura le droit de rembourser ces avances avec intérêt à toute époque dans les quinze ans de la date à laquelle la première avance aura été faite.

3. Que le gouvernement pourra, s'il le juge à propos, prendre possession du chemin de fer en tout temps, dans les quinze ans de la date à laquelle la première avance aura été faite, en payant la somme totale dépensée et une autre n'excédant pas 10 pour cent de cette dernière, déduisant les avances faites par le gouvernement.

4. Que, dans le cas où la compagnie manquera d'achever les travaux, le gouvernement aura la faculté d'intervenir, d'en reprendre possession et de les terminer sans

faire d'autres avances, mais en remboursant à la compagnie toutes autres sommes que les avances qui auraient été dépensées.

5. Les dites avances et l'intérêt qu'elles porteront constitueront une première charge et un gage, et seront garantis par une hypothèque, sur tous les biens mobiliers et immobiliers de la compagnie, et sur tous ses droits, franchises, servitudes et privilèges ; et si la compagnie manquait de payer les intérêts sur ces avances pendant l'espace d'un an après échéance, ou si elle manquait de rembourser ces avances au gouvernement fédéral dans les quinze ans de la date de l'avance de la première somme, alors et dans aucun de ces cas, toutes ses propriétés mobilières et immobilières, et tous ses droits, franchises, servitudes et privilèges seront et deviendront, par suite de ce manquement, et sans aucune procédure de condamnation, forclosion ou prise de possession, confisqués au profit de la couronne, et Sa Majesté, par ses officiers ou agents, pourra dès lors intervenir et en prendre possession, et ils seront dès lors les propriétés, droits, franchises, servitudes et privilèges de Sa Majesté, représentée par le gouvernement fédéral.

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE.

Rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Honneur le député de Son Excellence le gouverneur en conseil, le 19 octobre 1882.

Vu le rapport du ministre des finances en date du 18 octobre 1882, exposant qu'il a pris en considération une lettre, datée du 16 octobre courant, de M. Robert Robinson, l'un des directeurs de la compagnie de pont et de prolongement de chemin de fer de Saint-Jean, demandant que des modifications soient apportées aux termes de l'arrêté du conseil du 23 septembre dernier, qui recommandait que le parlement fût invité, à la prochaine session, à venir en aide à la compagnie dans le sens y mentionné :—

Le ministre fait rapport qu'il est d'avis que la subvention du gouvernement du Nouveau-Brunswick et la somme annuelle payée par la compagnie du chemin de fer de Saint-Jean au Maine devraient être laissées à la compagnie pour en disposer comme elle le jugera à propos, et que le gouvernement ne devrait avoir aucun gage ou privilège sur ces sommes, sauf à mesure qu'elles seront appliquées aux travaux de la compagnie.

Le ministre est aussi d'avis que le délai dans lequel le gouvernement pourra acheter les travaux et entreprises de la compagnie, pourrait être réduit de quinze à cinq ans, à compter de la date à laquelle la première avance sera faite.

Le ministre est en outre d'opinion que certaines autres modifications devraient être apportées au dit arrêté du conseil, et il recommande en conséquence qu'il soit annulé et que le parlement soit invité, à sa prochaine session, à légiférer dans le sens ci-dessous indiqué pour venir en aide à la compagnie :

1. Que le gouverneur en conseil soit autorisé à avancer à la compagnie, à mesure que les travaux s'exécuteront, telles sommes de deniers qui n'excéderont pas quatre-vingt pour cent des dépenses faites ; ces avances seront faites sur le certificat de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat en exploitation, et la totalité des avances ne devra pas dépasser la somme de cinq cent mille piastres.

2. La compagnie aura le droit de rembourser ces avances avec intérêt à toute époque dans les quinze ans de la date à laquelle la première avance aura été faite.

3. Le gouvernement pourra, si la chose est jugée à propos, prendre possession du pont, du chemin de fer et de leurs accessoires et dépendances, en tout temps, dans les cinq ans de la date à laquelle la première avance aura été faite, en payant la différence entre les sommes alors dues au gouvernement pour les avances et l'intérêt, et le chiffre de la somme totale dépensée par la compagnie, en ajoutant dix pour cent à la somme totale ainsi dépensée.

4. Si la compagnie manque de terminer les travaux dans le délai prescrit par sa charte, c'est-à-dire, au 25 mars 1885, le gouvernement aura la faculté d'intervenir et

de prendre possession des travaux et entreprises de la compagnie, et de les terminer sans faire d'autres avances, mais en payant à la compagnie la différence entre la somme avancée et quatre-vingt pour cent de leur coût à la date de la prise de possession, tel qu'attesté par l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat en exploitation.

5. Les dites avances et l'intérêt qu'elles porteront constitueront une première charge et un gage, et seront garantis par une hypothèque, sur tous les biens mobiliers de la compagnie, et sur tous ses droits, franchises, servitudes et privilèges ; et si la compagnie manquait de payer les intérêts sur ces avances pendant l'espace d'un an après échéance, ou si elle manquait de rembourser ces avances au gouvernement fédéral dans les quinze ans de la date de l'avance de la première somme, alors et dans aucun de ces cas toutes ses propriétés mobilières et immobilières, et tous ses droits, franchises, servitudes et privilèges, seront et deviendront, par suite de ce manquement, et sans aucune procédure de condamnation, forclosion ou prise de possession, confisqués au profit de la couronne ; et Sa Majesté, par ses officiers ou agents, pourra dès lors intervenir et en prendre possession, et ils seront dès lors les propriétés, droits, franchises, servitudes et privilèges de Sa Majesté, représentée par le gouvernement fédéral.

L'intérêt sera calculé au taux de quatre pour cent par année et payable annuellement. le ou avant le trentième jour de juin de chaque année.

Le comité soumet les recommandations ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE.

OTTAWA, 14 octobre 1882.

MONSIEUR,—Au nom de la compagnie de pont et de prolongement de chemin de fer de Saint-Jean, j'ai l'honneur d'appeler l'attention sur l'arrêté du conseil, rendu sur la recommandation du ministre des finances, le 23 septembre dernier, et recommandant de légiférer pour venir en aide à la compagnie.

Le troisième paragraphe de la recommandation porte :

" Que le gouvernement pourra, s'il le juge à propos, prendre possession du chemin de fer en tout temps dans les quinze ans de la date à laquelle la première avance aura été faite, en payant la somme totale dépensée et une autre n'excédant pas 10 pour cent de cette dernière, déduisant les avances faites par le gouvernement."

Ce n'était pas là l'intention de la compagnie, et il a probablement été commis une erreur en copiant les documents.

La proposition de la compagnie était que le gouvernement eût le droit d'acquérir la propriété en payant la somme mentionnée dans ce paragraphe, dans l'année suivant l'achèvement de l'entreprise.

Le gouvernement peut voir quelle injustice ce serait pour la compagnie si, après qu'elle aurait travaillé pendant des années à développer le trafic et à rendre l'entreprise lucrative, il s'emparait de celle-ci au même prix qu'il aurait pu le faire au début.

C'est pourquoi j'espère que l'arrêté sera modifié de façon à exprimer l'intention maintenant exposée au nom de la compagnie, et j'ai l'honneur de suggérer que le paragraphe suivant soit substitué au troisième de l'arrêté :

" 3. Que le gouvernement pourra, s'il le juge à propos, prendre possession des travaux, propriétés et franchises de la compagnie en tout temps dans l'année qui suivra leur achèvement, en payant la différence entre les avances faites par le gouvernement et la somme totale dépensée et 10 pour cent sur cette dernière."

La compagnie attend du chemin de fer Saint-Jean et Maine une annuité, à être payée tant que l'entreprise ne se soutiendra pas d'elle-même, annuité qui, d'après la première proposition de la compagnie au ministre des chemins de fer, devait être payée au gouvernement fédéral.

Toutefois, cette proposition était faite en vue de la demande que le gouvernement avançât les frais de l'entreprise.

Comme le gouvernement a jugé à propos de n'avancer que quatre-vingt pour cent des frais, les avances totales ne devant pas excéder $500,000 et devant être garanties par les propriétés, franchises, droits et servitudes de la compagnie, celle-ci expose humblement que cette subvention devrait être exempte de la première charge et du gage qu'il est proposé de donner au gouvernement.

En conséquence, elle demande humblement que l'arrêté soit encore modifié en y ajoutant le paragraphe suivant :

" La première charge et le gage donnés par le dernier paragraphe ne devront pas être interprétés comme couvrant une subvention annuelle ou autre paiement ayant la nature d'un boni, accordé ou fait à la compagnie par la compagnie du chemin de fer de Saint-Jean et Maine, ou accepté comme tel et n'étant pas reçu et dépensé pour les travaux de la compagnie.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ROBERT ROBINSON,

Directeur de la Cie de pont et de prolongement de chemin de fer de Saint-Jean.

MINISTÈRE DES FINANCES,
Ottawa, 18 octobre 1882.

Le soussigné a l'honneur de faire rapport qu'il a examiné la lettre de la compagnie de pont et de prolongement de chemin de fer de Saint-Jean, datée le 16 du présent mois et à lui déférée, demandant que des modifications soient apportées aux termes de l'arrêté du conseil du 23 septembre dernier, qui recommandait que le parlement fût invité, à la prochaine session, à venir en aide à la compagnie dans le sens y mentionné :

Le soussigné est d'avis que la subvention du gouvernement du Nouveau-Brunswick et la somme annuelle payée par la compagnie du chemin de fer de Saint-Jean au Maine devraient être laissées à la compagnie pour en disposer comme elle le jugera à propos, et que le gouvernement ne devrait avoir aucun gage ou privilège sur ces sommes, sauf à mesure qu'elles seront appliquées aux travaux de la compagnie.

Le soussigné est aussi d'avis que le délai dans lequel le gouvernement pourra acheter les travaux et entreprises de la compagnie, pourrait être réduit de quinze à cinq ans, à compter de la date à laquelle la première avance sera faite.

Le soussigné est en outre d'opinion que certaines autres modifications devraient être apportées au dit arrêté du conseil, et il recommande en conséquence qu'il soit annulé et que le parlement soit invité, à sa prochaine session, à légiférer dans le sens ci-dessous indiqué pour venir en aide à la compagnie.

1. Que le gouverneur en conseil soit autorisé à avancer à la compagnie, à mesure que les travaux s'exécuteront, telles sommes de deniers qui n'excéderont pas quatre-vingt pour cent des dépenses faites ; ces avances seront faites sur le certificat de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat en exploitation, et la totalité des avances ne devra pas dépasser la somme de cinq cent mille piastres.

2. La compagnie aura le droit de rembourser ces avances avec intérêt à toute époque dans les quinze ans de la date à laquelle la première avance aura été faite.

3. Le gouvernement pourra, si la chose est jugée à propos, prendre possession du pont, du chemin de fer et de leurs accessoires et dépendances, en tout temps, dans les cinq ans de la date à laquelle la première avance aura été faite, en payant la différence entre les sommes alors dues au gouvernement pour les avances et l'intérêt, et le chiffre de la somme totale dépensée par la compagnie, en ajoutant dix pour cent à la somme totale ainsi dépensée.

4. Si la compagnie manque de terminer les travaux dans le délai prescrit par sa charte, c'est-à-dire au 25 mars 1885, le gouvernement aura la faculté d'intervenir et de prendre possession des travaux et entreprises de la compagnie, et de les terminer sans faire d'autres avances, mais en payant à la compagnie la différence entre la somme avancée et quatre-vingt pour cent de leur coût à la date de la prise de pos-

session, tel qu'attesté par l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat en exploitation.

5. Les dites avances et l'intérêt qu'elles porteront constitueront une première charge et un gage, et seront garantis par une hypothèque, sur tous les biens mobiliers et immobiliers de la compagnie, et sur tous ses droits, franchises, servitudes et privilèges ; et si la compagnie manquait de payer les intérêts sur ces avances pendant l'espace d'un an après échéance, ou si elle manquait de rembourser ces avances au gouvernement fédéral dans les quinze ans de la date de l'avance de la première somme, alors et dans chacun de ces cas toutes ses propriétés mobilières et immobilières, et tous ses droits, franchises, servitudes et privilèges seront, et deviendront, par suite de ce manquement, et sans aucune procédure de condamnation, forclosion ou prise de possession, confisqués au profit de la couronne ; et Sa Majesté, par ses officiers ou agents, pourra dès lors intervenir et en prendre possession, et ils seront dès lors les propriétés, droits, franchises, servitudes et privilèges de Sa Majesté, représentée par le gouvernement fédéral.

6. L'intérêt sera calculé au taux de quatre pour cent par année et payable annuellement, le ou avant le trentième jour de juin de chaque année.

Respectueusement soumis,

S. L. TILLEY, ministre des finances.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Honneur le délégué de Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 19 octobre 1882.

Vu le rapport du ministre des finances en date du 19 octobre 1882, exposant qu'il a pris en considération une lettre, datée du 16 octobre courant, de M. Robert Robinson, l'un des directeurs de la compagnie de pont et de prolongement du chemin de fer de Saint-Jean, demandant que des modifications soient apportées aux termes de l'arrêté du conseil du 23 septembre dernier, qui recommandait que le parlement fût invité, à la prochaine session, à venir en aide à la compagnie dans le sens y mentionné :—

Le ministre fait rapport qu'il est d'avis que la subvention du gouvernement du Nouveau-Brunswick et la somme annuelle payée par la compagnie du chemin de fer de Saint-Jean au Maine devraient être laissées à la compagnie pour en disposer comme elle le jugera à propos, et que le gouvernement ne devrait avoir aucun gage ou privilège sur ces sommes, sauf à mesure qu'elles seront appliquées aux travaux de la compagnie.

Le ministre est aussi d'avis que le délai dans lequel le gouvernement pourra acheter les travaux et entreprises de la compagnie, pourrait être réduit de quinze à cinq ans à compter de la date à laquelle la première avance sera faite.

Le ministre est en outre d'opinion que certaines autres modifications devraient être apportées aux dits arrêtés du conseil, et il recommande en conséquence qu'il soit annulé et que le parlement soit invité, à sa prochaine session, à légiférer dans le sens ci-dessous indiqué pour venir en aide à la compagnie :

1 Que le gouverneur en conseil soit autorisé à avancer à la compagnie, à mesure que les travaux s'exécuteront, telles sommes de deniers qui n'excéderont pas quatre-vingt pour cent des dépenses faites ; ces avances seront faites sur le certificat de l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat en exploitation, et la totalité des avances ne devra pas dépasser la somme de cinq cent mille piastres.

2. La compagnie aura le droit de rembourser ces avances avec intérêt à toute époque dans les quinze ans de la date à laquelle la première avance aura été faite.

3. Le gouvernement pourra, si la chose est jugée à propos, prendre possession du pont, du chemin de fer et de leurs accessoires et dépendances, en tout temps, dans les cinq ans de la date à laquelle la première avance aura été faite, en payant la différence entre les sommes alors dues au gouvernement pour les avances et l'intérêt, et le chiffre de la somme totale dépensée par la compagnie, en ajoutant dix pour cent à la somme totale ainsi dépensée.

4. Si la compagnie manque de terminer les travaux dans le délai prescrit par sa charte, c'est-à-dire au 25 mars 1885, le gouvernement aura la faculté d'intervenir et de prendre possession des travaux et entreprises de la compagnie, et de les terminer sans faire d'autres avances, mais en payant à la compagnie la différence entre la somme avancée et quatre-vingt pour cent de leur coût à la date de prise de possession, tel qu'attesté par l'ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat en exploitation.

5. Les dites avances et l'intérêt qu'elles porteront constitueront une première charge et un gage, et seront garantis par une hypothèque sur tous les biens mobiliers et immobiliers de la compagnie, et sur tous ses droits, franchises, servitudes et privilèges; et si la compagnie manquait de payer les intérêts sur ces avances pendant l'espace d'un an après échéance, ou si elle manquait de rembourser ces avances au gouvernement fédéral dans les quinze ans de la date de l'avance de la première somme, alors et dans chacun des cas toutes ses propriétés mobilières et immobilières, et tous ses droits, franchises, servitudes et privilèges, seront et deviendront, par suite de ce manquement, et sans aucune procédure de condamnation, forclosion ou prise de possession, confisqués au profit de la couronne; et Sa Majesté, par ses officiers ou agents, pourra dès lors intervenir et en prendre possession, et ils seront dès lors les propriétés, droits, franchises, servitudes et privilèges de sa Majesté, représentée par le gouvernement fédéral.

6. L'intérêt sera calculé au taux de quatre pour cent par année et payable annuellement, le ou avant le trentième jour de juin de chaque année.

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE.

A l'honorable ministre des
Chemins de fer et canaux.

TÉLÉGRAMME

(47*a*)

De Shadroch Holly, maire de Saint-Jean, N.-B., accompagnée de copie d'un mémoire à Son Excellence le gouverneur général au sujet de la résolution concernant le prêt proposé à la Compagnie de Pont et de Chemin de Fer de Saint-Jean.

SAINT-JEAN, N.-B., 16 mai 1883.

A une assemblée spéciale du conseil municipal de Portland, tenue ce soir, le mémoire suivant a été adopté unanimement et ordre a été donné de l'expédier. Le document sera transmis demain par la poste au Très-honorable sir John George Edward Henry Douglas Sutherland Campbell, marquis de Lorne et gouverneur général du Canada, à l'honorable Sénat du Canada et à l'honorable Chambre des communes en parlement réunie.

Le mémoire du maire et du conseil municipal de la ville de Portland, dans le comté de Saint-Jean, province du Nouveau-Brunswick, expose humblement :—

Que vos requérants ont appris qu'un mémoire revêtu des signatures du maire et du greffier de la ville de Saint-Jean a été présenté à Votre Excellence et Vos Honneurs, demandant qu'un prêt de deniers qu'il est proposé d'avancer à la Compagnie de Pont et de Chemin de Fer de Saint-Jean pour construire un chemin de fer devant raccorder la ligne du chemin de fer de Saint-Jean et Maine à celle de l'Intercolonial en traversant la rivière Saint-Jean par un pont de chemin de fer à tel endroit de ou près la ville de Saint-Jean que la compagnie pourra choisir,—ne soit pas livré avant que certaines études soient faites pour établir un pont à l'île Navy, dans le port de Saint-Jean,—ce qui expose l'entreprise à des retards indéfinis ;

Que vos requérants apprennent et croient que la compagnie a finalement décidé que le pont projeté sera aux chutes immédiatement en amont du pont suspendu actuel, et que des études, plans et devis ont été préparés dans ce but et pour construire la ligne de chemin de fer à partir du pont projeté, à travers la ville de Portland, pour se raccorder à l'Intercolonial ou terminus de celui-ci dans la ville de Saint-Jean, que les travaux sont commencés et maintenant en voie d'exécution.

La législature du Nouveau Brunswick ayant, dans l'acte qui constitue en corporation la dite Compagnie de Pont et de Chemin de Fer de Saint-Jean, expressément prescrit que les dits pont et ligne de raccordement de chemin de fer seraient à l'usage de tous les chemins de fer, à certaines conditions, donnant ainsi à la ville de Saint-Jean une communication ferrée continue avec l'ouest, vos requérants sont d'opinion qu'une entreprise aussi importante ne devrait pas être retardée sans nécessité. Vos requérants portent respectueusement à l'attention de Votre Excellence et de Vos Honneurs le fait que, tandis que la Compagnie de Pont et de Chemin de Fer de Saint-Jean est un corps régulièrement constitué, prêt à construire le pont aux chutes et à faire le raccordement avec le chemin de fer Intercolonial à son terminus à Saint-Jean, ainsi que déjà dit par vos requérants, il n'existe aucune compagnie et aucun corps de personnes n'a demandé d'être constitué en compagnie dans le but de construire un pont à l'île Navy.

Vos requérants sont d'opinion qu'un pont à l'île Navy ne serait pas aussi avantageux pour la ville de Portland qu'un pont construit aux chutes par la Compagnie de Pont et de Chemin de Fer de Saint-Jean, tels qu'exposé déjà par vos requérants ;

Vos requérants sont aussi d'opinion qu'un pont à l'île Navy est non-seulement impraticable en lui-même, mais qu'il obstruerait sérieusement la navigation du port; et ils sont confirmés dans cette opinion par un mémoire de la ville de Saint-Jean, daté le 5me jour de mai 1874, portant le sceau et les signatures du maire et du greffier de la dite ville, présenté à vos honorables prédécesseurs et dont une copie est annexée au présent. Les objections qui s'y trouvent exposées avec tant d'habileté et d'énergie existent encore;

C'est pourquoi, pénétrés de la grande importance et de la nécessité de terminer promptement l'entreprise, vos requérants prient votre Excellence et Vos Honneurs d'accorder le prêt proposé à la dite compagnie de pont et de chemin de fer de Saint-Jean. Et vos requérants ne cesseront de prier.

SHADROCH HOLLY, maire.
JOHN F. GODDARD, greffier de la ville.

A l'honorable sir Leonard Tilley, C.C.M.G., ministre des finances.

A une assemblée du conseil de la ville de Saint-Jean, tenue dans la salle du conseil, mercredi le deuxième jour de mai, A. D., 1884, sur proposition de l'échevin Glasgow, les préambule et résolutions qui suivent furent adoptés à l'unanimité.

"Attendu que le conseil municipal, en vertu de l'acte 31 Vict., chap. 39, a émis $40,000 de débentures désignées sous le titre de "Débentures de l'embranchement de chemin de fer de Carleton, afin de permettre à la ville de prendre, ainsi que pourvu dans l'acte précité, des actions au montant de $40,000 dans la Compagnie du chemin d'Embranchement de Carleton;

"Et attendu que la ville a acheté et a maintenant en sa possessien un certificat de part dans la dite compagnie jusqu'à concurrence de la somme plus haut indiquée et sur laquelle aucun dividende n'a été payé jusqu'ici pour servir les intérêts annuels que portent les débentures émises par la ville pour acheter des actions,—exigeant pour cela une cotisation annuelle et un déboursé de $2,400 à même les fonds de la partie de la ville qui se trouve sur le côté ouest du port;

"Et attendu que l'embranchement a été construit pour donner au chemin de fer de Prolongement-Ouest, aujourd'hui le Saint Jean et Maine, un quai en eau profonde,—et dans l'espoir que le raccordement, quand il aurait lieu, se ferait par un pont à l'île Navy et au niveau des quais sur chaque côté du pont, afin de donner d'amples facilités au trafic qui pourrait être dirigé sur le port de Saint-Jean;

"Et attendu que la ville apprend aujourd'hui avec un vif chagrin que le gouvernement fédéral a fait voter un crédit public pour aider la Compagnie de Pont et de Chemin de Fer à construire aux Chutes un pont qui doit racorder directement le chemin de fer Saint-Jean et Maine à l'Intercolonial, abandonnant ainsi l'embranchement qui conduit dans la partie ouest de la ville, ce qui empêche la ville d'espérer ne jamais rien retirer de l'Embranchement, et lui donne la certitude que l'intérêt des débentures devra toujours être reporté sur la partie ouest sans jamais apporter à celle-ci le plus léger avantage indirect car, dans notre opinion, l'exploitation de l'Embranchement sera de fait abandonnée et passera sous le contrôle de la ville.

"Il est en conséquence résolu: que la ville demande que le crédit qui doit, comme le ministre des finances l'a annoncé, faire l'objet d'une minute du conseil et être bientôt proposé au parlement fédéral, soit réservé jusqu'à ce que des études complètes aient été faites à tous les endroits où le pont pourrait être jeté, spécialement à l'île Navy, dans le port de Saint-Jean, qui, tout en offrant un point de raccordement aux lignes de chemins de fer, protégerait aussi les intérêts de la ville;

"Il est, de plus, résolu: qu'une commission composée de trois membres pour chaque côté du port soit instituée, avec pouvoir d'employer un ingénieur qui sera chargé de faire une étude préliminaire du pont et des endroits où le pont pourrait être établi:—les dépenses devant être défrayées à même le fonds dit "Western Land Fund:"

"En vertu de la résolution qui précède, une commission fut instituée et compo-

sée des échevins Glasgow, Colwell et Smith pour le côté ouest, des échevins Butt, Grant et Jordan pour le côté est."

"Ce qui précède est un extrait des procès-verbaux du conseil fourni, sous le sceau du conseil, pour l'information du gouvernement fédéral."

Par ordre du conseil,

(L.S.) B. LISTER PETER, greffier de la ville de Saint-Jean, N.B.

A Son Excellence le Très Honorable sir John Douglas Southerland Campbell, marquis de Lorne, C.P., C.C., G.C.M.G., etc., etc., gouverneur général du Canada, et à l'honorable Conseil privé du Canada.

Le respectueux mémoire du maire, des échevins et de la population de la ville de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick,

EXPOSE' TRÈS HUMBLEMENT :—

Vos requérants ont appris que le gouvernement du Canada a l'intention de proposer au parlement qu'il est opportun d'autoriser le gouverneur en conseil à avancer à la Compagnie de Pont et de Prolongement de Chemin de Fer de Saint-Jean un prêt n'excédant pas un demi-million de piastres, pour aider aux travaux de la compagnie qui comprennent en ce moment la construction d'un pont sur la rivière Saint-Jean, aux Chutes, en amont du pont et de la ville de Saint-Jean, dans le comté de Saint-Jean.

Avant qu'une assistance ne soit donnée à la construction d'un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Jean à un endroit indiqué près des Chutes, vos requérants demandent respectueusement à Votre Excellence et à Vos Honneurs de vouloir bien examiner sérieusement toute la question, car elle se rattache à la construction projetée de l'embranchement de chemin de fer et du pont sur la rivière Saint-Jean, ainsi que l'histoire, en ce qu'elle se rapporte à la ville de Saint-Jean, du prolongement du chemin de fer de Saint-Jean à l'ouest, avec lequel il est question de raccorder la nouvelle ligne d'embranchement et le pont.

En l'année 1864 la législature du Nouveau-Brunswick passa un acte constituant la Compagnie du chemin de fer Européen et Nord-Américain pour le prolongement de son chemin de Saint-Jean à l'ouest, en construisant et achevant un chemin de fer partant de la ville de Saint-Jean et allant jusqu'à la frontière des Etats-Unis.

En l'année 1866, à l'instance de la compagnie en dernier lieu mentionnée et en vue des grands avantages commerciaux et généraux que la ville de Saint-Jean retirerait de l'établissement en cette ville du terminus du chemin de fer de Prolongement de l'Ouest, vos requérants prirent dans la dite compagnie des actions jusqu'à la concurrence de $60,000, la compagnie ayant donné l'assurance expresse qu'elle porterait le dit chemin de fer à Carleton, dans la partie de la ville de Saint-Jean, sur le côté ouest du port, telle qu'indiquée par la septième section de l'acte de la législature du Nouveau-Brunswick passé en l'année 1866 et autorisant vos requérants à prendre les dites actions.

Vos requérants, agissant de bonne foi et croyant que la ligne projetée dans la ville serait construite, ont fait un emprunt par l'émission de débentures et payé à la Compagnie de chemin de fer de Prolongement de l'Ouest la dite somme de $60,000, sur laquelle somme les citoyens de Saint-Jean établis sur le côté est du port sont aujourd'hui cotisés annuellement pour intérêt et fonds d'amortissement. Cependant, la compagnie n'a pas construit la ligne dans Carleton, tel que prescrit par l'acte, mais a arrêté ses travaux à Fairville, dans la paroisse de Lancaster, dans le comté de Saint-Jean.

La Compagnie du chemin de fer de Prolongement de l'Ouest n'ayant pas porté sa ligne de chemin de fer à Carleton, dans la ville de Saint-Jean, la législature du Nouveau-Brunswick, en l'année 1870, passa un acte à l'effet de constituer la compagnie dite *Carleton, City of St. John Branch Railway Company*, pour la construction de cet embranchement, et vos requérants furent autorisés à prendre des actions jusqu'à concurrence de $10,000 dans la dite compagnie en dernier lieu mentionnée, et ont

négocié un emprunt à cette fin, et ont payé à la Compagnie de chemin de fer d'Embranchement de Carleton, cette somme dont l'intérêt annuel et le fonds d'amortissement sont portés à la charge de la partie de la ville de Saint-Jean qui se trouve sur le côté, ouest du port. Là-dessus la Compagnie d'Embranchement de Carleton a construit la ligne de Fairville dans la ville de Saint-Jean, et la Compagnie de Prolongement de chemin de fer de l'Ouest a fait un raccordement avec cette ligne.

On voit donc que la ville de Saint-Jean, sur l'assurance qu'elle aurait le terminus du Prolongement de chemin de fer de l'Ouest, prit à sa charge une dette de $60,000 répartie sur le côté est et une dette de $40,000 sur le côté ouest, en tout $100,000, sur la garantie de la Compagnie de Prolongement de l'Ouest qu'en faisant un raccordement avec l'Embranchement de Carleton elle ferait rendre ce chemin dans la ville de Saint-Jean.

En 1878, la compagnie de prolongement de l'Ouest et ses droits, pouvoirs, privilèges et obligations furent transférés à une corporation de chemin de fer désignée sous le nom de "Compagnie de chemin de fer de Saint-Jean et Maine," qui, depuis, a continué l'exploitation de la ligne dans la ville en rapport avec l'embranchement de Carleton.

En l'année 1881, la législature du Nouveau-Brunswick constitua en corporation "La Compagnie de Pont et de Chemin de Fer de Saint-Jean," aux fins de construire un chemin de fer reliant la ligne du chemin de fer Saint-Jean et Maine à celle de l'Intercolonial, en traversant la rivière Saint-Jean au moyen d'un pont de chemin de fer à l'endroit, dans la ville de Saint-Jean ou près de là, que la compagnie pourrait choisir.

Vos requérants désirent qu'une liaison continue de chemin de fer entre les lignes Intercolonial et Saint-Jean et Maine soit terminée pour éviter le transport par bateau-passeur dans le port de Saint-Jean, et ils pensent que ce grand avantage peut être obtenu sans sacrifier les intérêts de la ville, en construisant le pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Jean à l'île Navy; par cette construction, l'Embranchement de Carleton ferait partie du raccordement comme aujourd'hui, et la ligne continue de chemin de fer serait assurée sans manquer aux engagements pris avec vos requérants.

Vos requérants sont informés et croient que la Compagnie de Pont et de Chemin de Fer de Saint-Jean, dont quelques-uns des membres faisaient partie de la première compagnie dite "Compagnie de chemin de fer Européen et Nord Américain pour prolongement de Saint-Jean à l'ouest," et sont maintenant activement intéressés dans la dite "Compagnie de chemin de fer de Saint-Jean et Maine," au mépris de tout droit et de toute justice envers vos requérants, se propose de faire un raccordement avec la ligne de chemin de fer de Saint-Jean et Maine à Fairville, et, établissant un embranbranchement à la rivière Saint-Jean près de cette ligne, de construire le pont de chemin de fer aux Chutes. La construction de cet embranchement et de ce pont constituerait une violation de l'engagement pris avec vos requérants au sujet de la dette considérable encourue par eux sur l'assurance et l'autorité législative que le terminus serait établi dans la ville de Saint-Jean; la construction de cet embranchement et de ce pont serait ruineuse pour les intérêts de la Compagnie d'Embranchement de Carleton, et pour sa ligne, qui a été construite comme devant être le chaînon de raccordement entre la ligne ouest à Fairfield et cette ville, car elle étendrait la ligne ouest sur la rivière aux Chutes et se raccorderait au chemin de fer Intercolonial en dehors de la ville de Saint-Jean.

Demande ayant été faite à Votre Excellence que le gouvernement du Canada fît des avances de deniers pour permettre à la Compagnie de Pont et de Chemin de Fer de Saint-Jean de terminer l'embranchement et le pont, vos requérants prient humblement Votre Excellence de ne pas faire ces avances avant que n'aient été complétées les études commencées aux frais de vos requérants—études qui démontreront à Votre Excellence que la construction du pont à l'île Navy, dans la ville de Saint-Jean, est praticable et préférable; de la sorte, les droits de vos requérants seront protégés.

Et vos requérants ne cesseront de prier.

[L.S.] T. JONES, maire.

Par ordre du conseil,

B. LESTER PETERS, greffier.

Saint-Jean, N.-B., 5 mai, A.D. 1883.

A Son Excellence le Très-honorable sir John Douglas Sutherland Campbell (ordinairement appelé le marquis de Lorne,) chevalier du très ancien et très noble ordre du Chardon, chevalier grand croix de l'ordre très distingué de Saint Michel et Saint George, gouverneur général et vice-amiral du Canada.

Le mémoire de la compagnie de pont et de chemin de fer de Saint-Jean,

EXPOSE :—

Que vos requérants ont été constitués en corporation par un acte de la législature du Nouveau-Brunswick fait et passé en l'année 1881, aux fins de construire un chemin de fer à partir du terminus du chemin de fer Intercolonial dans la ville de Saint-Jean jusqu'à la ligne du chemin de fer Saint-Jean et Maine, à ou près Fairville, et, comme partie de l'entreprise, de construire un pont sur la rivière Saint-Jean :—la route de ce chemin de fer à être définie par la troisième section de l'acte de constitution auquel on renvoie spécialement ;

Que vos requérants avaient l'intention de se procurer par la vente de leurs débentnres la plus grande partie des deniers nécessaires à l'exécution des travaux, et dans ce but la 31me section de leur charte leur a conféré le pouvoir d'émettre des bons jusqu'à la concurrence de la somme de $800,000, lesquels bons devaient être garantis par une hypothèque sur les propriétés et l'actif de la compagnie.

Que vos requérants, pensant que l'intérêt mutuel du gouvernement du Canada et de la Compagnie du chemin de fer de Saint-Jean et Maine, comme propriétaires des deux lignes de chemin de fer à être raccordées par l'entreprise projetée, les porterait à aider celle-ci, envoyèrent en Angleterre, au commencement de l'année 1882, deux de leurs directeurs pour conférer sur ce sujet avec les directeurs de la compagnie en dernier lieu mentionnée; et plus tard ils envoyèrent à Ottawa une commission de leurs directeurs pour conférer sur le même sujet avec le gouvernement de Votre Excellence. Dans cette dernière conférence, les ministres de Votre Excellence, au lieu d'accepter la proposition de vos requérants, firent une contre-proposition dont les termes, tels que finalement arrêtés, sont contenus dans une minute du conseil, portant la date du 19 octobre 1882 et déjà soumise au parlement.

S'appuyant sur la promesse que la législation mentionnée dans la minute du conseil serait obtenue au cours de la présente session du parlement, et que rien n'empêcherait l'exécution des arrangements contenus dans la minute du conseil, vos requérants terminèrent les plans et devis que, conformément à leur charte, ils ont déposés entre les mains du secrétaire provincial; ils ont fait des contrats ayant pour objet la garantie des débentures que vos requérants étaient déterminés d'émettre afin de se procurer le reste des deniers nécessaires à l'achèvement des travaux, et ils ont commencé les excavations de la voie. A part cela, afin que les débentures pussent être vendues le plus avantageusement possible et pour restreindre les frais de construction dans les limites les plus étroites, vos requérants, croyant que 80 pour cent des deniers nécessaires étaient garantis par le prêt convenu, demandèrent à la législature du Nouveau-Brunswick, au cours de sa session récemment close, un amendement à sa charte leur permettant de réduire de $800,000 à $125,000 le maximum de la somme jusqu'à la concurrence de laquelle vos requérants peuvent émettre des débentures,—amendement que la législature accorda et qui est maintenant passé en loi. Votre Excellence voit donc qu'en conséquence de la convention contenue dans la minute du conseil, vos requérants, comptant que la législation nécessaire serait obtenue au cours de la présente session du parlement, n'ont pas seulement dépensé les deniers dans les travaux préliminaires nécessaires, mais ils ont aussi abandonné toutes autres négociations pour se procurer l'argent dont ils ont besoin et se sont privés par la récente législature du pouvoir de prélever des deniers en émettant des débentures pour plus de $125,000, somme tout à fait insuffisante à l'exécution de l'entreprise. Vos requérants espèrent que rien n'empêchera qu'une législation soit faite, au cours de la présente session, pour mettre à effet la convention sur la foi de laquelle ils ont agi.

Vos requérants ont appris avec beaucoup de surprise qu'à une assemblée du conseil municipal de Saint-Jean, tenue le 2me jour de mai courant, il a été passé certaines résolutions exprimant le désir que de nouvelles études soient faites dans le but d'établir un pont à l'île Navy, au lieu des Chutes, où vos requérants se proposent de le construire; et Votre Excellence, ainsi que vos requérants l'ont aussi appris avec surprise, a reçu d'une commission du même conseil municipal une pétition à l'effet de ne pas donner d'aide pécuniaire à vos requérants avant que les études que cette commission propose de faire ne soient terminées. Et la commission prétend, ainsi que l'apprennent vos requérants, que la construction d'un pont aux Chutes fera un tort sensible à la partie de la ville désignée sous le nom de Carleton et qui se trouve sur le côté est du port, en divisant le trafic du chemin de fer d'embranchement dans Carleton jusqu'au pont et son prolongement jusqu'à l'Intercolonial, tandis qu'un pont à l'île Navy ne détournerait pas ce trafic et serait également utile et commode sous tous les autres rapports.

Vos requérants désirent informer Votre Excellence qu'en 1864, lorsque la Compagnie de Prolongement de l'Ouest fut constituée, elle l'a été à la condition de construire un pont de chemin de fer à l'endroit maintenant adopté par vos requérants, et d'établir son terminus sur le côté est du port de Saint-Jean, ou ville de Saint-Jean proprement dite; que, de fait, la compagnie a acquis le droit de passage et posé la voie jusqu'à quelques pieds du bord occidental de la rivière à l'emplacement proposé du pont, où il a toujours existé et où il est maintenant. Ceci est encore démontré par un mémoire du Conseil exécutif du Nouveau-Brunswick approuvant le contrat passé avec la Compagnie de Prolongement Ouest et en vertu duquel la subvention provinciale fut payée, car il déclare que le contrat est pour la construction d'un chemin de fer à partir du bord occidental de la rivière Saint-Jean, et le contrat passé avec la compagnie pour l'exécution de toute l'entreprise couvrait la construction d'un pont aux Chutes. Toute ligne allant de Fairville dans Carleton, s'il en a jamais été question comme partie du premier projet, était regardée simplement comme *embranchement* de la *ligne-mère* traversant la rivière aux Chutes et aboutissant sur le côté est du port. Cette distinction est apparente par l'emploi des mots qui se trouve dans la 7me section des actes du Nouveau-Brunswick, 30 Vic., chap. 23 (acte de 1868, page 92) et 30 Vic., chap. 39 (acte de 1867, page 68). L'intention de la première Compagnie de Prolongement Ouest de jeter un pont sur la rivière, aux Chutes, et détablir son terminus sur le côté est du port était bien connue avant la passation de l'acte 30 Vict., chap. 23, qui autorisait la ville de Saint-Jean à prendre dans la compagnie des actions jusqu'à la concurrence de $60,000, et c'est pour cela que la cotisation destinée à servir l'intérêt de cette somme fut prélevée *exclusivement* sur le côté *Est* du port, ainsi que le prescrivait la section 6 du dit acte. Votre Excellence observera aussi qu'en 1867 la ville de Saint-Jean obtint la sanction de la législature pour souscrire de nouvelles actions dans la même compagnie jusqu'à concurrence de $50,000, soit $110,000 en tout. Et quoique, en vertu du dernier acte, 30 Vict., chap. 39 (acte de 1867, page 68), les $50,000 additionnelles ne furent pas prises, probablement parce que le pont ne fut pas construit tel que proposé, il est évident que dans le premier projet—c'est-à-dire celui d'une ligne de chemin de fer partant de la frontière du Maine et allant sur le côté est du port après avoir traversé la rivière aux Chutes—*la ville de Saint-Jean était prête à placer* $110,000, et que l'intérêt annuel de cette somme devait être prélevé exclusivement sur le côté est jusqu'à ce qu'un *embranchement* fût porté dans Carleton, alors que l'intérêt aurait été prélevé au moyen d'une taxe répartie sur les deux côtés dans la proportion d'un cinquième pour Carleton et de quatre-cinquièmes pour le côté est du port. Depuis lors, l'embranchement dans Carletion a été construit par une compagnie séparée, la compagnie dite *The Carleton City of St. John Branch Railway Company*, dans laquelle la ville de Saint-Jean a pris des actions jusqu'à concurrence de $40,000. Vos requérants proposent maintenant de diminuer la première entreprise de la Compagnie de Prolongement Ouest, et, lorsque cette entreprise sera complétée, la ville de Saint-Jean aura, avec un placement de $100,000 (c'est-à-dire $60,000 dans le Prolongement Ouest, et $40,000 dans l'Embranchement de Carleton), toutes les facilités de cheminde fer pour

lesquelles ils étaient en 1866 et 1867 disposés à donner $110,000. En supposant même, ce que vos requérants nient absolument, qu'il entrait dans le premier projet de construire à Carleton, Votre Excellence observera qu'en ce qui concerne le côté est du port que c'est seulement par la construction des travaux proposés par vos requérants que les habitants de cette partie de la ville pourront obtenir un équivalent de la taxe prélevée sur eux pour faire face à l'intérêt des $60,000 d'actions prises dans le premier projet. C'est pourquoi vos requérants exposent respectueusement à Votre Excellence qu'à tous les points de vue la ville de Saint-Jean n'a aucune raison de se plaindre et que la construction des travaux proposés par vos requérants sera à l'avantage de cette ville et nullement à son détriment.

Lorsqu'en 1881 vos requérants se sont adressés à la législature du Nouveau-Brunswick pour en obtenir un acte de constitution, ils ne reçurent aucune opposition de la part du conseil municipal de la ville; mais quelques citoyens de Carleton essayèrent de les contrecarrer, sous le prétexte que le pont devait être construit à l'île Navy et non aux Chutes. La question fut déférée à une commission de la Chambre d'assemblée, des témoignages furent recueillis, des plans soumis, et nonobstant tout ce qu'on pu faire valoir alors ceux qui s'opposaient aux choix des Chutes, les mêmes qui combattent aujourd'hui ce choix, la commission fit un rapport unanime en faveur de vos requérants. Les avantages relatifs des deux emplacements ont été souvent discutés et exposés par des ingénieurs, et vos requérants peuvent en toute confiance assurer à Votre Excellence que tous ceux qui étaient compétents à se former une opinion en la matière se sont déclarés en faveur de l'emplacement choisi depuis longtemps par la Compagnie de Prolongement Ouest et adopté maintenant par vos requérants. Voici, en quelques mots, les considérations qui motivent cette opinion :

1. La grande différence dans le prix de revient. Des ingénieurs d'expérience portent les dépenses qu'entraîne l'établissement d'un pont à l'île Navy au triple de celles qu'il entraînerait; s'il était établi aux Chutes.

2. Le pont, aux Chutes, a une ouverture suffisamment haute pour laisser passer tous les navires et steamers sans encombre; tandis que celui qui serait construit à l'île Navy devrait avoir un tablier qui fermerait la navigation. Il a deux ouvertures presque aussi longues que celui des chutes, et il ne pourrait pas, à moins de dépenses extraordinaires, être construit assez haut pour ne point gêner la navigation ; et même s'il pouvait l'être, ses abords seraient en pente si raide, qu'il faudrait faire un long circuit pour arriver au terminus de l'Intercolonial.

3. Tous les hommes qui ont des connaissances pratiques en fait de chemin de fer déclarent que le "tablier" mobile est très susceptible d'objection, parce qu'il occasionne des retards et offre des dangers. Ce serait spécialement le cas si le pont traversait un chenal artificiel (car c'est une partie du projet) dans lequel l'eau passe parfois avec une vitesse de plusieurs milles à l'heure et qui a des courants constamment variables. Alors le passage des navires par un tablier mobile serait accompagné de dangers, non seulement pour le pont, mais encore pour les navires eux-mêmes, et de retards extrêmement préjudiciables au trafic qui passe sur le pont.

A ce propos, vos requérants ne peuvent mieux exposer à Votre Excellence les dangers et les désavantages de l'île Navy qu'en se servant des termes mêmes employés par le conseil municipal de Saint-Jean dans une requête adressée au prédécesseur de Votre Excellence, en mai 1874, contre l'adoption d'un projet de loi alors devant le parlement et qui avait pour objet d'autoriser une compagnie à construire un pont soit à l'île Navy soit aux Chutes. Voici ce qu'il disait :

"Vos requérants sont informés que Votre Excellence et Vos Honneurs ont été saisis d'un bill qui pourvoit à la construction d'un pont de chemin de fer allant de Carleton, sur le côté ouest du port de Saint-Jean, au côté est du dit port, à travers et sur une île appelée l'île Navy.

La dite île Navy, propriété de la municipalité de Saint-Jean, est située dans le port de Saint-Jean, en dedans des limites de la ville, et à l'entrée de la rivière Saint-Jean, à une courte distance en amont de l'île Navy, se trouvent des chutes et des rapides qui offrent le seul accès à la rivière Saint-Jean par eau.

Ces chutes et ces rapides ne sont navigables qu'à certaines phases de la marée, aux eaux hautes, et tout le chenal en aval des chutes à l'île Navy est absolument nécessaire à la navigation. La construction de ce pont à l'entrée de la rivière Saint-Jean, dans cette partie du port de Saint-Jean, près de l'île Navy, serait un obstacle à la navigation de la rivière Saint-Jean, car il serait impossible d'y construire un pont de chemin de fer assez élevé pour que les navires pussent passer dessous. La moyenne du flux et du reflux de la marée dans le port de Saint-Jean est d'environ 23 pieds, et à l'île Navy, ainsi que près de là, le courant est très rapide.

" Vos requérants sont informés que le bill présenté à Votre Excellence et à Vos Honneurs contient une disposition à l'effet qu'il y aura un tablier mobile dans le pont proposé dans cette partie entre l'île et le côté de Carleton connue sous le nom de chenal Buttermilk. Actuellement ce chenal n'est suivi que par les très petits bateaux d'un faible jaugeage, il ne pourrait être approfondi que par des travaux de minage extrêmement dispendieux, et il ne serait pas encore suffisant.

" Le chenal qui sert actuellement à la navigation générale se trouve entre l'île Navy et le côté de Portland ; un pont qui fermerait ce chenal obstruerait sérieusement la navigation et ferait au port de Saint-Jean un dommage incalculable. On a toujours attaché une si grande importance pour l'intérêt public à ce que la navigation du port et de la rivière fût libre en cet endroit, que quand, en 1847, une compagnie fut organisée dans le but d'établir un pont suspendu au-dessus des chutes, à une courte distance en avant de l'île Navy, il fut prescrit par l'acte de constitution de cette compagnie que le dessous du tablier de ce pont devrait être dans toutes ses parties d'au moins 70 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux aux marées du printemps, et que tout ce qui de ce pont pourrait gêner la navigation serait considéré comme un obstacle. En vertu de la charte de la ville de Saint-Jean, accordée par feu Sa Majesté le roi George III et confirmée par un acte de la législature, le conseil municipal de Saint-Jean, est établi conservateur des eaux et du port de la dite ville de Saint-Jean et est en cette qualité obligé de protéger la libre navigation du port et de la rivière Saint-Jean dans les limites de la ville et d'empêcher qu'elle ne soit obstruée.

" Vos requérants n'ont reçu aucun avis qu'on eût l'intention de demander au parlement du Canada un acte autorisant la construction d'un pont de chemin de fer, et ils n'ont pas eu connaissance des dispositions de cette mesure avant qu'elle fût présentée au parlement.

" Vos requérants croient qu'avant de saisir Votre Excellence et Vos Honneurs d'une mesure qui touche aussi gravement aux droits et à la propriété des citoyens de Saint-Jean, on aurait dû en donner des renseignements complets à leurs représentants au conseil municipal.

" Et vos requérants exhortent vivement Votre Excellence et Vos Honneurs à n'autoriser aucune compagnie et aucun corps constitué à exécuter l'entreprise que couvre cette mesure, avant qu'amples explications et renseignements n'aient été fournis à la municipalité et que celle-ci n'ait donné son consentement, ou avant qu'elle n'ait eu, pour étudier la mesure, l'occasion qu'elle n'a pas eue jusqu'ici.

" C'est pourquoi vos requérants demandent que le dit bill, qui se trouve aujourd'hui devant Votre Excellence et Vos Honneurs et qui autorise la construction d'un pont de chemin de fer dans le port de Saint Jean, à l'île Navy, ne devienne pas loi.

" Et vos requérants, ainsi que tenus en droit, ne cesseront de prier.

" En foi de quoi le maire, les échevins et la population de la ville de Saint-Jean ont fait apposer à la présente pétition le sceau de la dite ville, sous la signature du maire, ce cinquième jour de mai 1874.

A. CHIPMAN SMITH, maire.
B. LESTER PETERS, greffier.

Vos requérants désirent attirer l'attention de Votre Excellence sur le fait que le projet de construire un pont à l'île Navy se trouve avoir été condamné par le conseil municipal de la ville dans les termes les plus énergiques et pour des raisons qui sont aussi péremptoires aujourd'hui qu'elles l'étaient en 1874; ainsi que sur le fait que quand la pétition qui précède fut faite, et quelque temps auparavant, les $50,000 et $40,000 d'actions dont il est question avaient été placés, les premières dans la Compagnie de Prolongement Ouest et les secondes dans la Compagnie d'Embranchement de Carleton.

Vos requérants désirent informer Votre Excellence que la majorité des actionnaires du chemin de fer d'Embranchement de Carleton sont pour les raisons déjà mentionnées entièrement opposés à la construction d'un pont à l'île Navy et en faveur du projet de vos requérants.

Vos requérants sont informés que les résolutions récemment passées par le conseil et transmises à Votre Excellence ont été mises devant ce corps aux derniers moments d'une session, alors que ses membres étaient sur le point de se disperser, et ils croient que si les membres avaient été saisis des faits, ces résolutions n'auraient pas passé.

Vos requérants désirent ajouter qu'ils sont prêts à commencer les travaux sur la base de l'arrangement contenu dans la minute du conseil, et que, malgré le retard de la législation nécessaire, ils ont reçu d'entrepreneurs compétents avec lesquels ils sont entrés en communication, l'assurance que s'ils obtiennent dans la présente session du parlement l'acte dont ils ont besoin, ils pourront exécuter et terminer l'entreprise dans l'espace de temps fixé par leur chartre et convenu par la minute du conseil, c'est-à-dire le 25 mars 1885.

Toutefois, vos requérants désirent attirer l'attention de Votre Excellence et du Conseil sur le fait que s'ils sont empêchés de commencer les travaux parce que l'arrangement n'aura pas été exécuté et qu'ils n'auront pas obtenu la législation nécessaire dans la présente session du parlement, ils ne pourront terminer l'entreprise dans l'espace de temps fixé par leur chartre et la minute du conseil, attendu qu'il s'écoulera un an avant qu'ils puissent obtenir un acte législatif, soit pour autoriser le prêt proposé par le Conseil de Votre Excellence, soit pour demander à la législature provinciale de leur rendre le pouvoir de prélever les deniers nécessaires par la vente de débentures, pouvoir qu'ils avaient dans le principe et qu'ils ont abandonné pour les raisons déjà mentionnées; et alors il ne leur restera plus qu'une année pour faire tous les arrangements nécessaires et terminer l'entreprise—espace de temps tout à fait trop court. Il doit donc être évident pour Votre Excellence qu'à moins que la législation nécessaire ne soit obtenue dans la présente session du parlement, tel que déclaré dans la minute du conseil, vos requérants devront subir une perte considérable de temps et d'argent, se désister entièrement de leur projet, et être privés des avantages que l'entreprise aurait pu donner aux intéressées.

Vos requérants désirent faire observer que, quelles qu'aient pu être les représentations faites au conseil municipal de la ville ou à d'autres personnes soit par la compagnie de prolongement ou par d'autres, sur la foi desquelles des actions peuvent avoir été souscrites et des deniers dépensés, vos requérants ne sont aucunement responsables du non-accomplissement de ces assurances. Vos requérants demandent tout simplement, non pas une subvention ou un octroi, mais un emprunt qui sera remboursé avec intérêt; et, comme garantie de ce remboursement, ils offrent un premier nantissement sur les travaux,—garantie non-seulement ample au point de vue de la valeur, mais ayant une valeur spéciale comme entreprise commerciale.

Pour les considérations et raisons déjà exposées, vos requérants osent espérer que la requête du conseil commun demandant du délai à une époque aussi tardive et après que tous les arrangements sont conclus, ne sera pas accordée, mais que Votre Excellence jugera à propos de lui répondre que, même si ces informations déjà obtenues sur les avantages relatifs des deux emplacements proposés n'étaient pas reputés suffisamment exacts pour déterminer la question et que dans d'autres circonstances l'entreprise pourrait être retardée pour décider une controverse déjà réglée par des ingénieurs il y a nombre d'années, et ce conformément aux vues exprimées

par le conseil commun dans la pétition exposée plus haut, ce délai ne peut être accordé ni permis après qu'il a été fait depuis plus de six mois avec vos requérants un arrangement défini sur la foi duquel ils ont agi,—délai qui, s'il était accordé, serait extrêmement préjudiciable aux intérêts de vos requérants.

Signé en la ville de Saint-Jean, ce deuxième jour de mai, A. D. 1883, par ordre des directeurs.

THOMAS R. JONES,
Président de la compagnie de pont et de prolongement du chemin de fer de Saint-Jean.

JOHN H. PARKS, *vice-président.*
JAS. MURRAY KAY,
FRED. E. BARKER,
B. ROBINSON,
Par F. E. B.
} *directeurs.*

RÉPONSE

(48)

A une ADRESSE du SÉNAT, en date du 6 mars 1883:—pour copie du mémoire de la Société Royale du Canada, de l'Institut Canadien de Toronto, et de tous documents se rattachant à ce mémoire, concernant la représentation du Canada à la conférence internationale qui sera appelée à déterminer un méridien unique suivant les vues du Congrès des Etats-Unis.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,

Secrétaire d'Etat intérimaire.

Secrétariat d'Etat,
14 mars 1883.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus a été imprimée pour la distribution seulement.*]

RÉPONSE

(49)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 23 février 1883;—pour un état contenant les noms des personnes au service du département des douanes, dans la ville de Montréal, comme commis surnuméraires, et qui ont été constamment employées pendant pas moins de six mois préalablement au 1er jour de juillet 1882.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,

Secrétaire d'Etat intérimuire.

Secrétariat d'Etat,
16 mars 1883.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*]

RÉPONSE

(50)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 7 mars 1883;—pour copie du contrat, etc., pour la construction de la salle d'exercice à Iona, Ontario, et du rapport d'inspection de cette salle, et de la correspondance ou rapports se rattachant au paiement de l'entreprise, et état de toutes sommes payées à compte de l'entreprise.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat intérimaire.

Secrétariat d'Etat,
20 mai 1883.

RÉPONSE

(51)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 16 février 1883:—pour copie de l'ordre en conseil, etc., destituant M. Octave C. de la Chevrotière de sa position de gardien d'un phare situé dans la paroisse de Lotbinière, comté de Lotbinière, et de toutes plaintes, pétitions ou rapports relativement à sa démission.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat intérimaire.

Secrétariat d'Etat,
3 mars 1883.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus n'ont pas été imprimées.*]

RÉPONSE

(52)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 2 mars 1883 :—pour copie de l'annonce relative à la construction du brise-lames à Port-Lorne, N.-E , et des diverses soumissions reçues ; le nom de l'adjudicataire des travaux et le montant du contrat.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat intérimaire.

Secrétariat d'Etat,
21 mars 1883.

RÉPONSE

(52*a*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 5 mars 1883 :—pour copie de tous papiers, rapports d'ingénieurs, etc., touchant la construction d'un brise-lames à New-Harbor, comté de Guysborough, N.-E.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat intérimaire.

Secrétariat d'Etat,
22 mars 1883.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(52*b*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES en date du 2 avril 1883 :—pour copie de la correspondance, etc., relativement à la construction d'un brise-lames sur le côté ouest de la Baie Liverpool, etc., depuis 1870 jusqu'à 1882,

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat intérimaire.

Secrétariat d'Etat.
7 mai 1883.

RÉPONSE

(52*c*)

A un ORDRE DE LA CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 23 avril 1883 :—pour copie du rapport de l'ingénieur qui a fait un relevé hydrographique à Brae, comté de Prince, Ile du Prince-Edouard, en vue d'améliorer le havre de cette localité.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat intérimaire.

Secrétariat d'Etat,
12 mai 1883.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

REPONSE

(53)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 21 février 1883 :— pour copie de toute correspondance échangée avec M. J. A. Miller, ci-devant juge de la cour du Banc de la Reine, Manitoba, antérieurement à sa nomination, au sujet de sa promotion à la charge de juge de cette cour, et après sa nomination, au sujet de la démission de sa charge,

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat intérimaire.

Secrétariat d'Etat,
24 mars 1883.

REPONSE

(54)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 15 mars 1883 :— pour copie du rapport de l'ingénieur qui a fait le relevé du havre de Summerside, Ile du Prince-Edouard, l'été dernier, en vue d'améliorer la navigation du dit havre.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat intérimaire.

Secrétariat d'Etat,
24 mars 1883.

[Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.]

RÉPONSE

(55)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, datée du 19 mars 1883, demandant copie de la correspondance échangée depuis 1878 entre le gouvernement du Canada et celui des Etats-Unis, ou entre aucune chambre de commerce du Canada et des Etats-Unis au sujet de la question d'une réciprocité commerciale entre les deux pays, basée, sur le traité de réciprocité de 1854.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,

Faisant fonctions de secrétaire d'Etat.

Département du secrétaire d'État,
29 mars 1883.

OTTAWA, 28 mars 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous renvoyer ci-joint l'adresse de la Chambre des communes, demandant copie de la correspondance échangée depuis 1878 entre le gouvernement du Canada et celui des Etats-Unis, ou entre aucune chambre de commerce du Canada et des Etats-Unis, au sujet de la question d'une réciprocité commerciale entre les deux pays basée, sur le traité de réciprocité de 1854 ; et en réponse à cette adresse je dois dire qu'il n'y a pas de correspondance du département des Finances.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. M. COURTNEY, *sous-ministre des Finances.*

Sous-secrétaire d'Etat.

OTTAWA, 21 mars 1883.

De Washington, No. 31, 4 mai 1880.

Du bureau colonial, No 59. 19 février 1881.

MONSIEUR,—Conformément à votre ordre de renvoi d'une adresse de la Chambre des communes, datée le 19 courant et que je vous renvoie ci-jointe, j'ai l'honneur de vous transmettre copie des dépêches reçues depuis 1878, notées en marge, sur la question des relations commerciales entre les Etats-Unis et le Canada.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

F. DE WINTON, lieut.-col. A. R.
Secrétaire du gouverneur général.

Le secrétaire d'Etat pour le Canada, etc.

Sir Edward Thornton au marquis de Lorne.

N° 31. WASHINGTON, 4 mai 1880.

MILORD,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint, pour l'information de Votre Excellence, copie d'une résolution collective accompagnée d'un rapport soumis à la Chambre des représentants des Etats-Unis, relativement à la réciprocité commerciale avec les provinces britanniques.

J'ai l'honneur, etc.,

EDWARD THORNTON.

A Son Excellence le MARQUIS DE LORNE, C. C., etc., etc., etc.

Le comte de Kimberley au marquis de Lorne.

N°. 59. DOWNING STREET, 19 février 1881.

MILORD,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour l'information de votre gouvernement, copie d'une dépêche et des documents qui l'accompagnent, le tout reçu du ministre de Sa Majesté à Washington, par l'intermédiaire du bureau des affaires étrangères, et relatif à la question d'un traité de réprocité entre les Etats-Unis et le Canada.

J'ai l'honneur d'être, milord,

De Votre Seigneurie le très humble et très obéissant serviteur,

KIMBERLEY.

Au gouverneur général, le très honorable marquis de Lorne, C.C.,C. M. G.

Sir Edward Thornton au comte de Granville.

WASHINGTON, 24 janvier 1881.

MILORD,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint copie d'une pétition au Congrès, signée par un certain nombre des principales maisons de commerce de New-York, demandant la mise à effet de la résolution collective pour la nomination de commissaires chargés de s'entendre et de faire rapport sur les bases d'un traité de réciprocité entre les provinces britanniques et les Etats-Unis, copies de laquelle était incluse dans ma dépêche n° 44, de cette série, et du 4 mai dernier.

La pétition affirme que la négligence à régler cette question a coûté aux Etats-Unis la sentence arbitrale d'Halifax, ainsi qu'un montant considérable de commerce précieux, et que sous d'autres rapports cette négligence a fait tort aux intérêts bien entendus des classes mercantiles.

Les pétitionnaires ajoutent que vu que les Etats-Unis ont abrogé le traité de 1854 et ont rejeté les ouvertures faites depuis par le Canada, les premiers pas vers de nouvelles négociations devraient être faites par les Etats-Unis.

La pétition a été soumise à la Chambre des représentants par M. Morton, un représentant de New-York, et a été renvoyée au comité des affaires étrangères.

Une pétition semblable a été présentée par les marchands de Boston, mais je crains qu'il n'y ait que très peu de chances que la question soit prise en considération pendant la session actuelle du Congrès.

J'ai, etc., EDWARD THORNTON.

Le COMTE DE GRANVILLE, C. G., etc., etc.

BUREAU DES ARCHIVES DU CONGRÈS, 21 janvier 1881.

(Extrait.) *Traité de Réciprocité.*

M. Morton:—Je demande le consentement unanime pour présenter le mémoire de MM. A. A. Lowe Frères, H. B. Claffin et Cie., David Dows et Cie, et 500 des principales maisons de commerce de New-York, demandant que l'on agisse au plus tôt relativement à la résolution adoptée par le comité de la Chambre des représentants sur les affaires étrangères, recommandant la nomination d'une commission chargée de s'assurer sur quelles bases un traité de réciprocité mutuellement avantageux peut être conclu entre les Etats-Unis et le Canada. Je propose que le mémoire en question soit déféré au comité des affaires étrangères et qu'il soit imprimé au procès-verbal.

M. Bowman:—J'ai une pétition semblable de la part de George E. Richardson et Cie, et 1029 autres maisons et hommes d'affaires de Boston, en faveur d'une résolution collective pour la nomination de commissaires chargés de s'enquérir et de faire rapport sur quelles bases un traité de réciprocité pourrait être conclu entre les Etats-Unis et les provinces britanniques. Je propose que cette pétition soit déférée au comité des affaires étrangères et imprimée au procès-verbal.

L'Orateur :—Je n'ai entendu aucune objection ; la pétition va être déférée conformément à la demande, et la teneur de la pétition, sans les noms des signataires, sera imprimée au procès-verbal. La teneur de la pétition est comme suit :

PÉTITION en faveur de la résolution collective pour la nomination de commissaires chargés de s'enquérir et de faire rapport sur les bases d'un traité de réciprocité entre les Etats-Unis et les provinces britanniques.

Aux honorables le Sénat et la Chambre des représentants des Etats-Unis assemblés en congrès,

Les soussignés exposent respectueusement ce qui suit :

La Chambre de commerce nationale ainsi que les Chambres de commerce locales des Etats-Unis ont, depuis les cinq dernières années, adressé des mémoires au Congrès et envoyé des délégués à Washington pour appuyer des résolutions demandant au Congrès d'autoriser la nomination d'une commission chargée de s'enquérir et de faire rapport au Congrès et au pays par là même, s'il existe une base et dans ce cas quelle est cette base, sur laquelle un commerce réciproque mutuellement avantageux et satisfaisant, puisse être établi entre les Etats-Unis et les provinces britanniques.

Le comité de la Chambre sur les affaires étrangères fit rapport le 28 avril 1880, recommandant à cet effet une résolution qui est maintenat inscrite sur le rôle en attendant que la Chambre juge à propos de s'en occuper.

Nonobstant les appels pressants qui lui ont ainsi été faits, la Chambre ne s'est pas prononcée une seule fois sur la question qui forme le sujet de cette résolution, quelques efforts qu'on ait faits pour obtenir sa décision sur ce point.

En demandant tout simplement que le Congrès autorise une commision à s'enquérir et à faire rapport sur cette question, ou, en d'autres termes, en se bornant pour le moment à demander qu'on leur procure ainsi qu'au pays les renseignements requis relativement à cette question, ceux qui représentent les intérêts commerciaux en ce pays sont convaincus que leur requête est raisonnable et mérite d'être bientôt prise en considération.

Un désir mutuel d'établir entre eux des relations commerciales plus intimes existe chez les marchands et les commerçants des Etats-Unis et du Canada, depuis l'abrogation péremptoire du traité de 1854 par les Etats-Unis, ainsi que cela a été prouvé d'année en année par des résolutions passées par les grands corps commerciaux des deux pays, et ce n'est pas exagérer que de dire que selon toute probabilité la négligence par le Congrès de donner à cette question la considération qu'elle mérite a coûté au peuple de ce pays $5,500,000, sans aucun avantage correspondant en retour pour les privilèges des pêcheries, qui auraient pu être acquis en aucun temps auparavant sans qu'il en coûtât rien, au moyen des négociations d'une commission telle que celle qui a été demandée, et cette négligence a en outre coûté au pays un montant considérable d'un commerce précieux qu'il a perdu grâce à l'opération de tarifs restrictifs, et elle a encore sous d'autres rapports été désavantageuse au point de vue de nos intérêts.

Les soussignés croient qu'il est possible d'établir entre le Canada et les Etats-Unis un commerce réciproque qui sera mutuellement satisfaisant, équitable et avantageux pour les deux pays, et de régler d'une façon satisfaisante toutes les causes existantes d'irritation au moyen de la commission proposée.

Les soussignés croient de plus que les Etats-Unis ayant péremptoirement abrogé le traité de 1854, et rejeté les ouvertures faites depuis par le Canada pour renouveler les relations commerciales d'autrefois, il est désirable que les premiers pas faits dans la voie des nouvelles négociations soient faits par les Etats-Unis.

En conséquence, les soussignés demandent respectueusement que l'on prenne bientôt des mesures dans la voie indiquée par la dite résolution.

RÉPONSE

(56)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 20 mars 1883;—pour un rapport du nombre de cadets qui ont obtenu leurs diplômes au collège militaire royal depuis son établissement; le nombre de ceux qui ont obtenu des commissions dans le service impérial; le nombre de ceux qui ont été nommés dans des corps de la milice permanente; aussi, les noms des officiers nommés dans les batteries A et B depuis le 6 février 1880 et qui n'ont pas pris leurs diplômes au collège militaire royal, et de ceux qui ont été nommés ayant reçu leurs diplômes au collège.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat intérimaire.

Secrétariat d'Etat,
27 mars 1883.

RÉPONSE

(56*a*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 16 avril 1883;—pour un état indiquant le nom et le salaire et les fonctions de chaque officier faisant partie du personnel d'instruction du collège militaire royal, et la date de sa nomination; aussi un état indiquant le personnel complet d'instruction des batteries A et B respectivement, avec le chiffre du salaire et la date de la nomination.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(57)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 2 mars 1883 ;—pour un état des soumissions reçues pour la réfection du phare de Quaco, Nouveau-Bruswick, le nom de l'adjudicataire des travaux et le montant mentionné dans le contrat.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat intérimaire.

Secrétariat d'Etat,
24 mars 1883.

RÉPONSE

(58)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 13 février 1883 ;—pour copie de toute correspondance relative aux accidents survenus aux navires canadiens naviguant sur les grands lacs et la baie Georgienne, pendant les trois dernières années ; avec les rapports des personnes nommées pour s'enquérir de ces accidents ; les noms des navires perdus ou sombrés, et les ports d'où ils sont partis ; aussi un état des pertes de vies dans chaque cas.

Par ordre.

HECTOR, L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat intériuaire,

Secrétariat d'Etat
24 mars 1883.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(58*a*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 9 mars 1882;—pour un état relatif au nombre e navires enregistrés dans la province de Québec; aussi, le nombre des navires vendus et perdus depuis le 1er janvier 1873 jusqu'au 1er janvier 1882.

Par ordre,

J. A. MOUSSEAU,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
9 mai 1882.

RÉPONSE

(58*b*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 27 février 1882;—pour un état faisant connaître le nombre de navires, y compris le tonnage, la nationalité et le port où ils ont fait leur déclaration, qui ont importé du sucre, du sirop et de la mélasse pendant l'exercice expiré le 30 juin 1881; la quantité de sucre au-dessus du No. 14 T H., et la quantité dn sucre de qualité inférieure importée par chaque navire ou steamer; aussi, un état semblable pour les six mois compris entre le 1er juillet 1881 et le 1er janvier 1882.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN.
Secrétaire d'Etat intérimaire.

Secrétariat d'Etat,
25 avril 1883.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(59)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES en date du 26 février 1883;—

1. Pour un état donnant les quantités, sous leurs différents noms, tels que mentionnés aux Tableaux du commerce, des liqueurs distillées et fermentées importées et consommées au Canada depuis 1868 à 1882, ces deux années comprises, calculées en gallons impériaux, chaque province séparément, avec leur valeur et les droits payés. 2. Les quantités des liqueurs distillées et fermentées, sous les différents noms énumérés dans les rapports du revenu de l'intérieur, fabriquées et consommées au Canada, par provinces, leur valeur et les droits payés, pendant les mêmes années. 3. La somme des matières employées pour la fabrication de la bière et la distillation des liqueurs alcooliques dans les diverses provinces du Canada, pendant les mêmes années.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN.

Secrétaire d'Etat intérimaire.

Département du secrétaire d'Etat,
24 mars 1883.

ÉTAT donnant la quantité de spiritueux et de liqueur de malt fabriqués et entrés pour la consommation ; la quantité de grain et autres substances employés dans leur production, de 1878 à 1882, ces deux années comprises.

Années.	Provinces.	Spiritueux. Grain employé.	Mélasse.	Sucre, etc.	Fabriqués.	Montant des droits.	Entrés pour la consommation.	Droits perçus.	Liqueur de malt. Malt employé.	Sucre et autres substances	Liqueur de malt produite.	Droits perçus sur la liqueur de malt.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
		Lbs.	Gallons.	Lbs.	Galls imp.	$	Galls. imp.	$	Lbs.	Lbs.	Galls. imp.	$
1868	Ontario......	64,949,733	....	....	3,260,400	12,370,685	2,377,846	1,714,091	12,423,449	5,459	3,345,484	59,718
	Québec.......	2,735,778	....	....	139,640	102,536	809,642	583,701	9,334,113	374,328	2,60[illegible],298	56,442
	N.-Brunswick....	....	....	....	....	....	15,395	11,084	408,025	1,000	108,616	119
	Nouvelle-Ecosse.	....	....	....	....	....	947	716	516,162	....	136,310	18
		67,685,511	....	....	3,400,040	2,473,221	3,203,830	2,309,592	22,681,749	380,787	6,194,738	116,297
1869	Ontario	62,359,505	....	....	3,151,325	2,382,401	1,670,767	1,263,086	11,582,562	9,033 Mélasse 80	3,336,590	1,063
	Québec	....	....	....	....	....	592,591	447,999	8,406,492	55,500	2,436,958	12,107
	N.-Brunswick....	....	....	....	....	....	63,015	47,639	774,800	....	230,275	....
	Nouvelle-Ecosse.	....	1,085	....	370	279	14,878	11,247	1,151,283	9,836	282,467	562
		62,359,505	1,085	....	3,151,695	2,382,680	2,341,251	1,769,971	21,915,137	174,449	6,336,290	13,732
1870	Ontario	55,166,950	....	....	2,710,684	2,049,277	1,977,635	1,495,031	11,060,011	572 B. maïs 31	3,289,376	53
	Québec	3,734,607	....	....	186,189	140,758	1,053,330	796,317	7,724,298	146,750	2,346,380	10,227
	N.-Brunswick....	....	....	....	....	....	102,764	77,689	446,602	....	130,934	....
	Nouvelle-Ecosse.	....	12,364	....	6,950	5,254	42,128	31,849	1,232,427	....	308,761	....
		58,901,557	12,364	....	2,903,823	2,195,289	3,175,857	2,400,886	20,463,338	147,352	6,075,451	10,280
1871	Ontario	81,028,839	....	....	4,131,713	3,123,574	2,196,810	1,660,788	13,745,437	B. maïs 117	4,138,665	81
	Québec............	5,759,566	....	....	273,912	207,077	1,144,177	861,996	8,026,857	21,537	2,410,408	2,046
	N.-Brunswick....	....	....	....	....	....	120,225	90,896	429,526	....	127,017	....
	Nouvelle-Ecosse.	....	23,609	....	13,686	10,655	54,830	41,594	1,505,438	....	371,490	....
		86,788,405	23,609	....	4,419,311	3,341,306	3,516,042	2,658,274	23,707,258	21,654	7,047,580	2,127

1872	Ontario	73,647,462			3,742,636	2,829,432	2,355,302	1,780.610	15,877,119	farine 1,850 14 b. de maïs 349	4,894,417	195
	Québec	5,653,273			286,132	216,316	1,290,240	975,418	8,309,214	283,464	2,584,682	17,978
	N.-Brunswick	23,823	16,042	Prunes, 1,997,299 Sucre, 8751	29,837	22,557	108,262	81,846	564,844		157,042	
	Nouv.-Ecosse						54,488	41,193	1,356,896		328,300	
		79,324,558	16,042	2,006,050	4,058,605	3,068,305	3,898,292	2,879,067	26,108,073	285.328 b. de maïs 349	7,964,441	18,173
1873	Ontario	91,452,558			4,622,558	3,494,653	2,248,822	1,700,111	18,892,632	b. de maïs 343 Glucose	5,807,840	112
	Québec						1,315,844	993 389	9,491,760	282,375	2,909,637	19,136
	N.-Brunswick			5,502	374	282	117,822	89,073	616,951		169,658	
	Nouvelle-Ecosse						50,355	33,068	1,308,446		329,967	
	Ile du P.-Edou'rd											
	Manitoba											
	Col.-Britannique											
		91,452,558		5,502	4,622,932	3,494,935	3,732,844	2,820,641	30,309,789	282,373 b. de maïs 343	9,217,102	19,248
1874	Ontario	87,481,182			4,519,226	3,588,618	3,043,728	2,337,740	17,671.066	maïs 12,600 6,210 farine 350	5,650,368	992
	Québec		3,783	42,921	1,009	901	1,333,001	1,014,655	8,277,981	188,291	2,638,097	16.428
	N.-Brunswick						119,712	92,416	444.484		122.972	
	Nouvelle-Ecosse	4,140		87,480	3,488	2,915	59,242	45,539	1,405,494		349.847	
	Ile du P.-Edou'rd				218	164	5,431	4,246	347,405		93,181	
	Manitoba	53,321			2,409	1,957	3.554	2,895	105,583		30,656	
	Col.-Britannique	530	737	31,997	1,768	1,443	1,841	1,498	432,990		91,147	
		87,539,173	4,520	162,398	4,528,118	3,595,998	4,566,509	3,498,989	28,685,003	194,761 maïs 12,600	8,976,268	17,420
1875	Ontario	90,059,696			4,679,280	4,211,351	2,060,238	1,854,215	19,088,007	maïs 2,240 100	6.272,471	79
	Québec		2,722		1,076	968	1,058,472	952,627	8,682,076	212,664	2,738,583	21,897
	N.-Brunswick						110,509	99,457	411,775		110,[illegible]59	
	Nouvelle-Ecosse						54,186	48,767	1,295,021		316.454	
	Ile du P.-Edou'rd						10,817	9,735	235,181		69,738	
	Manitoba	31,625			1,558	1,402	6,039	5,434	111,330		33,997	
	Col.-Britannique	3,060	5,920	14,992	1,010	908	3,041	2,737	553,649		111,923	
		90,094,381	8,642	14,992	4,682,924	4,214,629	3,303,302	2,972,972	30,377,039	215,004	9,653,535	21,976

ETAT donnant la quantité de spiritueux et de liqueur de malt fabriqués et entrés pour la consommation, etc.—*Suite.*

Années.	Provinces.	Spiritueux.							Liqueur de malt.			
		Grain employé.	Mélasse	Sucre, etc.	Fabriqués.	Montant des droits.	Entrés pour la consommation.	Droits perçus.	Malt employé.	Sucre et autres substances.	Liqueur de malt produite.	Droits perçus sur la liqueur de malt.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
		Lbs.	Gallons.	Lbs.	Galls. imp.	$	Galls. imp.	$	Lbs.	Lbs.	Galls. imp.	$
1876	Ontario	59,468,509	....	....	3,111,119	2,800,007	2,248,871	2,023,990	17,361,040	Farine 2,300	5,872,411	....
	Québec............	....	....	....	....	....	1,017,189	915,469	7,797,917	66,260	2,646,388	6,363
	N.-Brunswick. ...	....	....	....	....	....	92,628	83,366	408,016	....	124,425	....
	Nouvelle-Ecosse.	....	....	....	....	....	52,240	47,016	1,439,673	....	406,689	....
	Ile du P. Edouard	....	....	....	....	....	13,930	12,536	297,492	....	87,460	....
	Manitoba	....	....	....	....	....	13,064	11,758	104,066	....	41,285	....
	Col.-Britannique	3,620	....	....	227	204	3,203	2,883	572,052	....	140,532	....
		59,472,129	....	....	3,111,346	2,800,211	3,441,125	3,097,018	27,980,256	68,560	9,319,190	6,363
1877	Ontario	68,498,295	....	....	3,546,877	3,192,190	1,719,873	1,547,881	16,525,171	....	5,628,106	Tous droits payés sur le malt.
	Québec	....	....	....	....	....	1,053,846	948,462	8,002,318	....	2,644,498	
	N.-Brunswick. ...	....	....	....	....	....	81,536	73,384	415,268	....	131,035	
	Nouvelle-Ecosse.	....	....	....	....	....	58,504	52,654	1,646,244	....	464,789	
	Ile du P. Edouard	....	....	....	....	....	15,559	14,003	278,846	....	80,749	
	Manitoba	....	....	....	....	....	9,909	8,918	84,093	....	30,539	
	Col.-Britannique	....	....	....	....	....	3,111	2,799	519,857	....	135,542	
		68,498,295	....	....	3,546,877	3,192,190	2,942,338	2,648,101	27,471,797	....	9,115,258	....
1878	Ontario	67,594,902	....	....	3,530,085	3,177,076	1,744,809	1,570,330	15,199,022	89	5,387,698	11
	Québec	....	....	....	....	....	1,061,077	954,969	7,068,595	....	2,283,477	....
	N.-Brunswick....	....	....	....	....	....	112,147	100,932	470,200	....	141,000	....
	Nouvelle-Ecosse.	....	....	....	....	....	56,062	50,456	1,562,812	....	499,950	....
	Ile du P. Edouard	....	....	....	....	....	10,232	9,209	183,589	....	59,851	....
	Manitoba	....	....	....	....	....	17,293	15,568	202,159	....	70,213	....
	Col.-Britannique	....	....	....	....	....	6,115	6,621	493,952	....	132,886	....
		67,594,902	....	....	3,530,085	3,177,076	3,007,870	2,707,085	25,180,329	89	8,578,075	11

1879	Ontario	66,549,456			3,654,537	3,429,561	2,480,922	2,240,031	16,697,714	110	5,987,043	5
	Québec						956,893	865,178	6,139,544		2,047,373	
	N.-Brunswick						91,618	86,968	469,490		125,150	
	Nouvelle-Ecosse						59,594	54,335	1,343,130	1,600	427,435	528
	Ile du Prince-E.						15,936	14,356	153,570		47,151	
	Manitoba	200,400			9,594	8,602	30,670	28,066	273,744	700	89,561	32
	Col.-Britannique						7,622	6,946	439,611		124,492	
		66,749,856			3,664,131	3,438,253	3,646,255	3,295,880	25,456,803	2,410	8,818,208	565
1880	Ontario	53,182,318			2,981,243	2,981,243	1,251,554	1,251,554	18,095,934	Riz 450	6,427,736	160
	Québec	35,840			1,107	1,107	819,559	819,560	5,799,494		1,988,808	
	N.-Brunswick						98,977	98,979	353,652		109,795	
	Nouvelle-Ecosse		8,201		5,960	6,066	63,575	63,555	1,164,350		367,987	
	Ile du Prince-E						13,598	13,598	168,850		56,211	
	Manitoba	176,100			8,537	8,538	33,575	33,575	367,074		120,180	
	Col.-Britannique			2,413	140	140	9,528	9,528	469,890		130,466	
		53,394,258	8,201	2,413	2,296,987	2,997,094	2,290,366	2,290,349	26,419,244	450	9,251,213	160
1881	Ontario	53,535,285			3,040,090	3,037,370	1,721,200	1,735,232	18,820,350		6,765,929	Tous droits payés sur le malt.
	Québec						1,202,647	1,202,652	6,752,473		2,290,968	
	N.-Brunswick			Bière sûre			128,067	128,069	332,110		104,640	
	Nouvelle-Ecosse	14,223	502	9,674	2,232	2,232	83,151	83,179	1,344,073		421,251	
	Ile du Prince-E.						12,587	12,587	112,542		37,270	
	Manitoba	117,600			5,823	5,823	52,230	52,230	531,383		170,462	
	Col.-Britannique						14,659	14,659	503,056		140,616	
		53,667,108	502	9,674	3,048,145	3,045,425	3,214,541	3,228,608	28,395,987		9,931,176	
1882	Ontario	70,328,410			4,025,141	4,025,361	1,885,972	1,886,123	23,215,328		8,297,546	Tous droits payés sur le malt.
	Québec						1,314,051	1,314,056	8,306,939		2,700,149	
	N.-Brunswick						149,766	149,766	509,407		152,660	
	Nouvelle-Ecosse						81,627	81,613	1,329,280		431,593	
	Ile du Prince-E						7,930	7,930	79,656		26,100	
	Manitoba	74,400			3,706	3,706	91,928	91,928	804,176		278,186	
	Col.-Britannique						21,604	21,604	540,200		150,445	
		70,402,810			4,028,847	4,029,067	3,552,818	3,552,990	34,775,986		12,636,979	

ETAT donnant la quantité de spiritueux et de liqueur de malt fabriqués et entrés pour la consommation, etc.—*Fin.*

Années.	—	Spiritueux.							Liqueur de malt.			
		Grain employé.	Mélasse.	Sucre, etc.	Fabriqués	Montant du droit.	Entrés pour la consommation.	Droit perçu.	Malt employé.	Sucre et autres substances.	Liqueur de malt produite.	Droit perçu sur la liqueur de malt.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
		Lbs.	Gallons.	Lbs.	Galls imp.	$	Galls imp.	$	Lbs.	Lbs.	Galls imp.	$
1868	Totaux, Canada.	67,685,511	....	....	3,400,040	2,473,221	3,203,830	2,309,592	22,681,749	380,787	6,194,738	116,297
1869	do ...	62,359,505	1,085	....	3,151,695	2,382,680	2,311,251	1,769,971	21,915,137	174,449	6,336,290	13,732
1870	do ...	58,901,557	12,364	....	2,903,823	2,195,289	3,175,857	2,400,886	20,463,338	147,352	6,075,451	10,280
1871	do ...	86,788,405	23,609	....	4,419,311	3,341,306	3,516,042	2,658,274	23,707,258	21,654	7,047,580	2,127
1872	do ...	79,324,558	16,042	2,006,050	4,058,605	3,068,305	3,808,292	2,879,067	26,108,073	285,328 B. de maïs 319	7,964,441	18,173
1873	do ...	91,452,558	....	5,502	4,622,932	3,494,935	3,732,844	2,820,641	30,309,789	282,375 B. de maïs 343	9,217,102	19,248
1874	do ...	87,539,173	4,520	162,398	4,528,118	3,595,998	4,566,509	3,498,989	28,685,003	194,761 Maïs 12,600	8,976,268	17,420
1875	do ...	90,094,381	8,642	14,992	4,652,924	4,214,629	3,303,303	2,972,972	30,377,039	215,004	9,653,525	21,976
1876	do ...	59,472,129	....	....	3,111,346	2,800,211	3,441,125	3,097,018	27,980,256	68,560	9,319,190	6,363
1877	do ...	68,498,295	....	....	3,546,877	3,192,190	2,942,338	2,648,101	27,471,797	....	9,115,258	....
1878	do ...	67,594,902	....	....	3,530,085	3,177,076	3,007,870	2,707,085	25,180,327	89	8,578,075	11
1879	do ...	66,749,856	....	....	3,664,131	3,438,253	3,646,255	3,295,880	25,456,803	2,410	8,848,208	565
1880	do ...	53,394,258	8,201	2,413	2,296,987	2,097,094	2,290,366	2,290,349	26,419,244	450	9,201,213	160
1881	do ...	53,667,108	502	9,674	3,048,145	3,045,425	3,214,541	3,228,608	28,395,987	....	9,931,176	....
1882	do ...	70,402,810	....	....	4,028,847	4,029,067	3,552,818	3,552,990	34,775,986	....	12,036,979	....
		1,063,925,006	74,965	2,201,029	54,993,866	47,445,679	49,743,240	42,130,423	399,927,788	1,785,819 B. de maïs 692	128,495,494	226,352

NOTE.—En sus du droit perçu sur la liqueur de malt, il y a un droit de 1 centin par livre perçu sur le malt employé, et un droit de deux centins depuis le 20 février 1877 jusqu'au 14 mars 1879.

E. MIALL, *commissaire du revenu de l'intérieur.*

MINISTÈRE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR, OTTAWA, 5 mars 1883.

ETAT indiquant les quantités de liqueurs distillées et fermentées importées et entrées pour la consommation au Canada, par province, aussi la valeur de ces articles et le droit perçu, pendant chaque année depuis 186[illegible] jusqu'à 1882, ces deux années comprises.

Articles.	Provinces où importés.	Importées.		Entrées pour la consommation locale.		Droit.
		Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	
1868.		Galls imp.	$	Galls imp.	$	$ cts.
Alcool et spiritueux, et eaux fortes, non-énumérées	Ontario et Québec	119,400	50,412	91,968	38,744	78,294 28
	Nouvelle-Ecosse	425	605	193	358	[illegible]90 67
	N.-Brunswick	32,375	8,879	32,375	8,879	2[illegible],663 45
		152,200	59,896	124,536	47,981	1[illegible]8,148 40
Eau-de-vie	Ontario et Québec	127,989	158,366	186,704	232,699	157,773 40
	Nouvelle-Ecosse	61,561	102,384	53,356	101,394	61,557 87
	N.-Brunswick	57,923	129,039	57,923	129,039	56,[illegible]80 72
		247,473	389,789	297,983	463,132	[illegible]75,411 99
Cordiaux	Ontario et Québec	5,922	6,495	1,500	3,366	2,156 64
	Nouvelle-Ecosse	92	253	115	267	[illegible]59 24
	N.-Brunswick	6,919	7,406	6,919	7,406	3,852 45
		12,933	14,154	8,534	11,039	6,1[illegible]8 33
Genièvre	Ontario et Québec	325,989	170,743	293,385	1[illegible]0,530	252,317 16
	Nouvelle-Ecosse	92,510	62,947	63,895	42,144	66,538 25
	N.-Brunswick	57,485	35,366	57,485	35,366	46,741 71
		475,984	269,056	414,765	227,040	364,597 12
Rhum	Ontario et Québec	78,221	41,595	67,460	33,889	58,358 00
	Nouvelle-Ecosse	255,133	144,019	196,689	119,393	181,801 04
	N.-Brunswick	14,135	5,500	14,135	5,500	12,855 52
		347,489	191,114	278,284	158,782	253,017 56
Whisky	Ontario et Québec	41,850	38,492	41,341	38,859	35,389 68
	Nouvelle-Ecosse	28,427	32,417	20,453	24,421	20,044 88
	N.-Brunswick	104,758	66,064	104,7[illegible]8	66,064	79,172 32
		175,035	136,973	166,552	129,344	134,606 88
Ale, bière et porter, en futailles et en bouteilles	Ontario et Québec	108,657	50,098	100,607	44,524	8,926 14
	Nouvelle-Ecosse	88,104	49,175	62,472	32,494	5,979 54
	N.-Brunswick	36,625	22,780	36,625	22,780	4,225 67
		233,386	122,053	199,704	99,798	19,141 35

ETAT indiquant les quantités de liqueurs distillées et fermentées, importées au Canada, de 1868 à 1882, etc.—*Suite.*

Articles.	Provinces où importés.	Importés. Quantité.		Importés. Valeur.	Entrés pour la consommation locale. Quantité.		Entrés pour la consommation locale. Valeur.	Droit.
1868.		Douz	Galls imp.	$	Douz	Galls imp.	$	$ cts.
Vins, de toutes sortes	Ontario et...... Québec..........	8,774	388,210	451,006	7,163	345,245	404,433	110,434 78
	Nouvelle-Ecosse	....	40,468	70,403	....	71,059	95,245	16,957 20
	N.-Brunswick....	....	57,468	61,417	....	57,468	61,417	18,920 12
		8,775	486,146	582,826	7,163	473,772	561,095	146,312 10
1869.			Galls imp.	$		Galls imp.	$	$ cts.
Alcool et spiritueux, et eaux fortes non énumérés......	Ontario		822	605		855	652	820 90
	Québec		426	537		494	676	474 40
	Nouvelle-Ecosse		12	46		32	96	30 72
	N.-Brunswick....		169	60		1,602	806	1,537 60
			1,429	1,248		2,983	2,230	2,863 62
Eau-de-vie	Ontario		48,183	70,620		21,642	29,432	20,775 80
	Québec......		130,681	187,381		75,542	105,355	72,521 26
	Nouvelle-Ecosse		41,894	69,135		34,915	54.441	33,488 17
	N.-Brunswick....		66,368	104,099		35,283	57,816	33,872 28
			287,126	431,235		167,382	247,044	160,657 51
Cordiaux	Ontario		195	454		80	237	115 08
	Québec		452	1,400		939	2,128	1,351 20
	Nouvelle-Ecosse		154	669		162	586	233 52
	N.-Brunswick....		209	325		485	581	698 40
			1,010	2,848		1,666	3,532	2,398 20
Genièvre	Ontario		23,118	13,751		11,990	7,735	11,511 00
	Québec		257,068	122,962		213,844	112,529	205,290 84
	Nouvelle-Ecosse		59,709	39,462		50,360	36,045	48,350 58
	N.-Brunswick. ...		136,160	77,241		82,940	50,465	79,621 23
			476,055	253,416		359,134	206,774	344,773 65
Rhum	Ontario		16,781	10,086		11,455	7,090	10,997 73
	Québec.......		33,726	17,525		37,049	18,942	35,566 24
	Nouvelle-Ecosse		167,461	89,923		153,821	86,258	148,053 24
	N.-Brunswick....		25,711	15,642		26,179	12,409	25,132 80
			243,679	133,176		228,504	124,699	219,750 01
Whisky................................	Ontario		15,937	15,410		11,059	10,212	10,615 60
	Québec............		35,464	33,216		20,803	20,111	19,971 08
	Nouvelle-Ecosse		27,216	31,139		24,511	28,924	23,564 49
	N.-Brunswick....		56,745	50,508		31,966	29,586	30,687 20
			135,362	130,273		88,339	88,833	84,838 37

ETAT indiquant les quantités de liqueurs distillées et fermentées importées, etc., au Canada, de 1868 à 1882, etc.—*Suite.*

Articles.	Provinces où importés.	Importés.		Entrés pour la consommation locale.		Droit.
		Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	
1869.		Galls imp.	$	Galls imp.	$	$ cts.
Ale, bière et porter............	Ontario	39,618	18,795	34,310	16,534	4,403 77
	Québec............	67,011	32,789	57,953	29,155	7,638 78
	Nouvelle-Ecosse.	55,005	28,484	61,610	34,738	7,845 19
	N.-Brunswick....	45,168	26,342	47,053	29,074	6,244 40
		206,802	106,410	200,926	109,501	26,132 14
Vins, de toutes sortes.........	Ontario	78,818	102,454	54,408	79,155	22,361 48
	Québec.............	328,912	260,253	308,561	254,848	87,996 89
	Nouvelle-Ecosse	34,791	57,575	28,236	39,561	11,299 96
	N.-Brunswick....	31,264	34,176	•19,884	25,672	7,520 30
1870.		473,785	454,458	411,089	399,236	129,178 63
Eau-de-vie........................	Ontario	63,790	86,304	44,669	62,894	42,881 78
	Québec.............	146,773	177,921	116,778	165,027	112,108 45
	Nouvelle-Ecosse.	78,062	105,250	42,100	68,303	40,416 21
	N.-Brunswick....	91,559	123,727	46,650	77,342	46,872 24
		380,184	493,202	252,197	373,556	242,278 68
Cordiaux	Ontario	159	632	283	706	407 46
	Québec.............	965	1,827	1,008	2,267	1,452 00
	Nouvelle-Ecosse	93	497	93	379	139 24
	N.-Brunswick....	85	127	45	71	64 80
		1,302	3,083	1,429	3,423	2,063 50
Genièvre	Ontario	12,174	6,701	18,533	10,107	17,789 90
	Québec.............	210,068	92,889	240,233	114,925	230,623 62
	Nouvelle-Ecosse	74,828	41,627	49,089	33,792	47,124 69
	N.-Brunswick....	113,775	54,226	86,318	47,771	82 856 48
		410,845	195,443	394,173	206,595	378,394 69
Rhum	Ontario	14,108	9,284	15,129	9,573	14,524 18
	Québec.............	50,563	30,632	39,399	24,007	37,882 40
	Nouvelle-Ecosse	160,490	88,059	108,722	60,640	105,173 32
	N.-Brunswick....	34,101	14,661	18,838	10,607	18,084 30
		259,262	142,636	182,088	104,827	175,604 20
Whisky	Ontario	17,362	16,182	15,966	14,828	15,326 20
	Québec	26,697	22,766	23,649	23,154	22,702 40
	Nouvelle-Ecosse.	25,130	27,907	24,649	28,981	23,661 26
	N.-Brunswick....	70,256	57,762	45,391	40,285	43,579 96
		139,445	124,617	109,655	107,248	105,269 82
Spiritueux non énumérés ...	Ontario	142	269	105	190	139 80
	Québec	1,453	1,640	592	714	704 40
	Nouvelle-Ecosse.	99	245	422	501	454 98
	N.-Brunswick. ...	3,792	2,056	818	547	785 70
		5,486	4,210	1,937	1,952	2,084 88

ETAT indiquant les quantités de liqueurs ditillées et fermentées, importées, etc., au Canada, de 1868 à 1882, etc.—*Suite.*

Articles.	Provinces où importés.	Importés.		Entrés pour la consommation locale.		Droit.
		Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	
1870.		Galls imp.	$	Galls imp.	$	$ cts.
Ale, bière et porter..........	Ontario......	27,364	14,835	30,432	15,152	3,932 26
	Québec	39,770	23,289	48,434	25,442	6,553 70
	Nouvelle-Ecosse.	68,778	31,102	61,283	27,522	7,017 33
	N.-Brunswick....	42,698	23,845	47,875	24,801	5,954 27
		178,610	93,071	188,024	92,917	23,457 56
Vins, de toutes sortes........	Ontario......	130,125	114,769	87,787	94,346	30,535 38
	Québec	587,308	382,600	415,668	310,604	117,103 12
	Nouvelle-Ecosse	45,021	63,223	30,911	43,798	13,021 04
	N.-Brunswick....	34,003	40,899	28,075	30,041	9,888 12
		796,457	601,491	562,441	478,789	170,547 66
1871.						
Alcool..............................	Ontario......	32	13	32	13	30 60
	Québec.............	189	110	39	35	37 60
	Nouvelle-Ecosse.	....	....	....	....	....
	N.-Brunswick....	....	....	....	....	....
	Manitoba.	333	626	1,279	1,589	383 64
		554	749	1,350	1,637	451 84
Eau-de-vie	Ontario.......	45,689	53,596	54,516	73,118	52,335 01
	Québec	209,460	371,646	124,710	169,670	119,722 21
	Nouvelle-Ecosse.	82,051	110,176	50,912	80,334	48,874 07
	N.-Brunswick....	113,606	158,194	59,710	91,973	57,321 29
	Manitoba.	1,441	3,287	3,383	6,500	1,003 58
		452,247	696,899	293,231	421,595	279,256 16
Cordiaux	Ontario......	218	507	123	415	178 32
	Québec.......	1,381	3,102	1,070	2,205	1,541 40
	Nouvelle-Ecosse.	268	711	105	344	150 85
	N-Brunswick.....	19	15	19	15	27 00
	Manitoba.	8	27	95	212	28 44
		1,894	4,362	1,412	3,191	1,926 01
Genièvre	Ontario.....	36,446	19,395	25,303	13,840	24,290 61
	Québec	544,620	217,[illegible]	312,193	141,682	299,705 78
	Nouvelle-Ecosse.	59,217	35,693	54,737	34,950	52,549 86
	N.-Brunswick	119,243	55,423	85,702	42,600	82,273 84
	Manitoba	320	390	787	839	234 71
		759,846	358,145	478,722	233,911	459,054 80
Rhum	Ontario	12,633	8,901	11,448	7,495	10,989 60
	Québec.	49,549	28,501	35,632	20,463	34,206 88
	Nouvelle-Ecosse	171,764	97,518	108,350	56,351	104,181 10
	N.-Brunswick ...	8,102	4,685	25,846	13,324	24,811 80
	Manitoba.	2,207	2,787	3,871	5,990	1,346 39
		244,255	142,392	185,147	103,623	175,535 77

ÉTAT indiquant les quantités de liqueurs distillées, et fermentées importées, etc., au Canada, de 1868 à 1882, &c.—*Suite.*

Articles.	Provinces où importés.	Importés.		Entrés pour la consommation.		Droit.
		Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	
1871.		Galls imp.	$	Galls imp.	$	$ cts.
Whisky	Ontario.............	11,527	11,386	13,737	12,881	13,187 48
	Québec	39,549	35,094	22,838	22,675	21,925 44
	Nouvelle-Ecosse.	29,392	31,802	27,397	31,763	26,303 12
	N.-Brunswick....	65,014	53,109	53,770	45,903	51,619 56
	Manitoba..........	85	88	5,092	3,455	1,522 34
		145,567	131,479	122,834	116,677	114,557 94
Spiritueux, non énumérés...	Ontario.............	306	596	191	431	274 70
	Québec.............	23	150	42	178	60 00
	Nouvelle-Ecosse.	11	49	13	55	17 45
	N.-Brunswick....	1	4	1,249	624	1,209 25
		341	799	1,495	1,288	1,551 40
Ale, bière et porter	Ontario.............	37,389	17,886	40,972	20,226	5,236 94
	Québec	71,834	40,850	77,280	29,970	7,538 14
	Nouvelle-Ecosse.	81,259	35,424	87,980	37,973	9,878 38
	N.-Brunswick....	54,390	30,911	48,150	27,266	6,294 17
	Manitoba	28	34	132	159	40 88
		244,900	125,071	254,514	115,444	28,988 51
Vins de toutes sortes	Ontario............	74,747	89,739	92,742	93,934	34,613 08
	Québec	505,947	393,657	422,197	305,619	127,068 48
	Nouvelle-Ecosse.	48,393	65,460	45,723	56,415	19,587 27
	N.-Brunswick....	41,255	44,320	36,866	37,952	13,912 22
	Manitoba..........	949	2,616	2,213	5,145	661 12
		671,291	595,792	599,741	499,065	195,842 15
1872.						
Alcool	Ontario	5	19	5	19	4 20
	Québec	17	17	57	57	54 88
	Nouvelle-Ecosse.	666	608	489	529	470 08
	N.-Brunswick....	2	4	2	4	1 20
	Col.-Britannique	898	648	176	291	168 75
		1,588	1,296	729	900	699 11
Eau-de-vie	Ontario.............	56,649	85,903	98,723	125,992	94,776 32
	Québec............	389,854	571,112	168,036	237,124	161,315 63
	Nouvelle-Ecosse.	80,278	118,792	63,975	97,417	61,416 42
	N.-Brunswick....	69,093	101,679	75,283	101,947	72,272 49
	Manitoba..........	4,786	6,995	9,545	16,343	2,801 87
	Col.-Britannique	25,915	50,955	17,844	35,793	35,449 45
		626,675	935,436	433,406	614,616	428,032 18
Cordiaux	Ontario	163	628	261	857	377 10
	Québec.............	1,322	3,916	1,220	3,612	1,757 58
	Nouvelle-Ecosse.	89	402	88	465	127 17
	N.-Brunswick....	156	431	139	626	198 00
	Manitoba	34	147	144	234	41 96
	Col.-Britannique	815	2,158	638	2,920	1,114 65
		2,579	7,682	2,490	8,714	3,616 46

ÉTAT indiquant les quantités de liqueurs distillées et fermentées, importées, etc., au Canada, de 1868 à 1882, etc.—*Suite.*

Articles.	Provinces où importés.	Importés.		Entrés pour la consommation.		Droit.
		Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	
1872.		Galls imp.	$	Galls imp.	$	$ cts.
Genièvre	Ontario	18,371	10,765	36,642	20,189	35,176 80
	Québec	287,243	140,635	320,199	147,872	307,391 05
	Nouvelle-Ecosse	72,508	43,032	59,837	38,828	57,444 84
	N.-Brunswick	92,333	42,502	94,966	43,531	91,167 20
	Manitoba	1,296	1,397	2,270	2,528	668 99
	Col.-Britannique	1,947	2,169	4,181	6,133	7,604 24
		473,698	240,500	518,095	259,081	499,453 12
Rhum	Ontario	17,498	9,117	19,142	11,207	18,376 00
	Québec	45,942	22,965	41,904	22,617	40,228 72
	Nouvelle-Ecosse	159,803	95,741	112,994	60,268	108,475 30
	N.-Brunswick	6,994	4,629	24,133	13,552	23,168 00
	Manitoba	6,222	6,814	9,205	11,035	2,699 14
	Col.-Britannique	4,913	3,675	5,236	3,877	9,484 71
		241,372	142,941	212,614	122,566	202,431 87
Whisky	Ontario	15,700	15,987	21,023	20,359	20,183 09
	Québec	35,587	33,302	25,189	24,556	24,182 00
	Nouvelle-Ecosse	43,182	45,766	33,808	37,293	32,455 72
	N.-Brunswick	59,482	53,908	59,561	51,887	57,178 08
	Manitoba	800	1,105	5,883	4,418	1,728 09
	Col.-Britannique	4,855	8,874	4,787	8,924	9,598 05
		159,606	158,942	150,251	147,437	145,325 03
Spiritueux, non énumérés	Ontario	733	3,574	683	3,085	984 48
	Québec	460	1,029	364	791	510 48
	Nouvelle-Ecosse	244	307	35	113	49 80
	N.-Brunswick	72	89	78	94	112 32
	Manitoba	209	322	2,170	2,036	638 71
	Col.-Britannique	....	....	....	....	....
		1,718	5,321	3,330	6,119	2,295 79
Ale, bière et porter	Ontario	60,394	32,438	51,615	27,413	6,853 38
	Québec	127,292	72,900	84,065	47,134	11,610 72
	Nouvelle-Ecosse	108,448	48,124	85,979	37,099	9,664 47
	N.-Brunswick	64,405	35,665	60,287	32,979	7,669 09
	Manitoba	4,221	1,8[illegible]	5,168	2,999	1,513 01
	Col.-Britannique	21,134	17,4[illegible]	17,620	14,180	2,710 53
		385,894	208,423	304,734	161,804	40,021 20
Vins de toutes sortes	Ontario	105,328	130,358	134,838	134,816	49,883 67
	Québec	826,538	625,167	532,608	389,919	161,391 87
	Nouvelle-Ecosse	57,234	64,554	52,230	60,808	21,468 86
	N.-Brunswick	57,208	50,372	37,175	40,581	14,606 57
	Manitoba	3,979	9,719	8,080	18,389	2,374 09
	Col.-Britannique	14,871	28,997	15,889	29,697	8,586 85
		1,065,158	909,167	780,820	674,210	258,311 91

Etat indiquant les quantités de liqueurs distillées et fermentées, importées, etc., au Canada, de 1868 à 1882, etc.—*Suite.*

Articles.	Provinces où importés.	Importés. Quantité.	Importés. Valeur.	Entrés pour la consommation locale. Quantité.	Entrés pour la consommation locale. Valeur.	Droit.
1873.		Galls imp.	$	Galls imp.	$	$ cts.
Alcool	Ontario	....	....	....	....	....
	Québec	79	107	19	23	18 40
	Nouvelle-Ecosse.	4	11	453	199	435 60
	N.-Brunswick	3	10	3	10	2 60
	Manitoba	5	12	6,562	4,978	1,916 05
	Col.-Britannique	1,074	504	972	934	933 13
		1,165	644	8,009	6,144	3,305 78
Eau-de-vie	Ontario	144,481	166,032	92,993	131,764	89,274 47
	Québec	265,877	375,308	178,998	265,084	171,838 4[illegible]
	Nouvelle-Ecosse.	67,210	107,906	65,453	103,658	62,834 [illegible]
	N.-Brunswick	100,925	151,610	101,202	141,506	97,153 7[illegible]
	Manitoba	5,665	8,340	16,779	[illegible]9,498	5,120 28
	Col.-Britannique.	23,062	64,914	23,891	44,848	22,933 91
		586,220	874,110	479,316	716,358	449,154 40
Cordiaux	Ontario	478	1,318	443	1,287	637 80
	Québec	1,543	3,390	1,268	3,457	1,827 30
	Nouvelle-Ecosse.	74	240	115	364	165 68
	N.-Brunswick	116	417	36	58	51 60
	Manitoba	106	350	106	350	58 68
	Col.-Britannique	2,043	7,241	1,303	5,158	1,872 56
		4,360	12,956	3,271	10,674	4,613 62
Genièvre	Ontario	33,493	20,386	35,898	20,157	34,462 11
	Québec	359,928	197,763	309,429	157,537	297,053 72
	Nouvelle-Ecosse.	74,121	46,361	57,696	38,274	55,[illegible] 37
	N.-Brunswick	90,113	48,913	99,113	48,532	95,14[illegible] 36
	Manitoba	796	888	2,078	2,728	666 64
	Col.-Britannique	8,314	9,825	6,278	6,771	6,026 87
		566,765	324,136	510,492	273,999	488,685 57
Rhum	Ontario	16,108	9,272	14,341	8,988	13,767 20
	Québec	29,751	16,865	35,803	20,826	34,370 40
	Nouvelle-Ecosse.	211,030	112,852	124,028	62,381	119,067 00
	N.-Brunswick	7,978	5,873	22,827	14,116	21,913 60
	Manitoba	7,389	5,337	11,410	11,601	3,380 01
	Col.-Britannique	3,854	2,985	6,243	4,048	5,993 25
		276,110	153,184	214,652	121,960	198,491 46
Whisky	Ontario	18,732	20,094	19,084	20,068	18,321 01
	Québec	36,467	37,219	22,839	25,077	21,927 00
	Nouvelle-Ecosse.	32,546	36,578	37,640	43,416	36,133 62
	N.-Brunswick	50,948	45,653	56,827	50,841	54,553 60
	Manitoba	778	989	14,587	9,636	4,260 90
	Col.-Britannique	10,775	21,940	6,975	14,441	6,696 40
		150,246	162,473	157,952	163,479	141,892 53

ETAT indiquant les quantités de liqueurs distillées et fermentées, importées, etc., au Canada, de 1868 à 1882, etc.—*Suite.*

Articles.	Provinces où importés.	Importés.		Entrés pour la consommation locale.		Droit.
		Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	
1873.		Galls.imp.	$	Galls.imp.	$	$ cts.
Spiritueux non-énumérés ...	Ontario..............	951	6,018	853	5,854	1,229 43
	Québec.......	393	1,337	412	1,377	592 80
	Nouvelle-Ecosse.	17	109	117	185	168 00
	N.-Brunswick. ...	....	....	16	11	22 94
	Manitoba	....	....	....	....	....
	Col.-Britannique	....	....	....	....	....
		1,361	7,464	1,398	7,427	2,013 17
Ale, bière et porter.	Ontario......	74,996	40,821	75,928	40,731	10,124 88
	Québec.......	108,704	65,449	98,349	56,606	13,720 31
	Nouvelle-Ecosse.	79,373	38,786	93,578	42,531	10,813 28
	N.-Brunswick....	75,561	42,681	75,483	41,806	9,638 13
	Manitoba.	2,118	1,368	2,829	2,291	659 83
	Col.-Britannique	17,547	15,889	23,226	18,643	3,752 68
		358,299	204,994	369,393	202,608	48,709 11
Vins de toutes sortes	Ontario......	139,503	141,320	157,603	146,796	55,614 26
	Québec	666,474	497,750	467,804	364,948	147,374 70
	Nouvelle-Ecosse.	55,545	68,425	40,087	48,826	17,016 56
	N.-Brunswick. . .	36,294	36,951	44,305	45,530	16,699 66
	Manitoba.	2,213	4,618	7,843	15,441	2,375 85
	Col.-Britannique	18,611	23,081	13,248	18,429	6,195 72
		918,640	772,145	730,890	639,970	245,276 75
1874.						
Alcool	Ontario	3	7	4	8	3 40
	Québec	27	29	27	29	29 60
	Nouvelle-Ecosse.	41	45	7	13	6 95
	N.-Brunswick....	....	....	....	....	....
	Manitoba	31	47	31	47	33 36
	Col.-Britannique	2,010	1,832	2,093	1,667	2,230 96
	Ile du Prince-E.	1,860	980	454	235	545 00
		3,972	2,940	2,616	1,999	2,849 27
Eau-de-vie	Ontario	73,230	105,702	125,070	182,344	120,697 78
	Québec	179,724	301,433	236,901	363,518	230,024 35
	Nouvelle-Ecosse.	90,250	171,261	88,022	139,231	85,618 91
	N.-Brunswick ...	111,586	207,699	103,147	156,093	101,322 92
	Manitoba	3,053	4,388	2,864	4,350	2,957 38
	Col.-Britannique	30,921	66,202	28,405	53,958	29,256 41
	Ile du Prince-E.	13,409	21,980	12,348	18,258	12,291 92
		502,173	878,665	596,757	919,752	582,169 67
Cordiaux	Ontario	522	2,703	478	2,347	737 71
	Québec	1,732	4,477	1,882	4,439	2,931 75
	Nouvelle-Ecosse.	200	565	186	523	308 06
	N.-Brunswick. ...	185	1,013	162	774	234 00
	Manitoba	395	767	307	702	509 07
	Col.-Britannique	1,466	4,478	1,421	4,534	2,177 47
	Ile du Prince-E.	4	10	4	10	5 40
		4,504	14,013	4,440	13,329	6,903 46

ETAT indiquant les quantités des liqueurs distillées et fermentées importées, etc., au Canada, de 1868 à 1882, etc.—*Suite.*

Articles.	Provinces où importées.	Importées.		Entrées pour la consommation locale.		Droit.
		Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	
1874.		Galls. imp.	$	Galls. imp.	$	$ cts.
Genièvre	Ontario	31,117	16,419	46,899	26,435	45,395 00
	Québec	333,885	177,218	326,506	180,114	328,088 06
	Nouvelle-Ecosse.	72,842	42,946	63,217	39,572	62,713 90
	N.-Brunswick	75,089	39,971	91,516	50,544	89,484 64
	Manitoba	635	603	923	757	937 33
	Col.-Britannique	8,816	9,201	6,686	7,212	6,737 05
	Ile du Prince-Ed.	15,847	8,965	14,143	8,035	13,735 28
		538,231	295,323	549,890	312,669	547,091 26
Rhum	Ontario	9,891	7,923	22,027	13,998	21,2[illegible] 25
	Québec	26,095	15,875	37,631	21,079	37,0[illegible] 60
	Nouvelle-Ecosse.	225,431	111,441	128,087	61,758	127,7[illegible] 15
	N.-Brunswick	2,479	2,113	23,729	11,786	23,4[illegible]7 40
	Manitoba	582	441	393	213	425 40
	Col.-Britannique	3,926	2,952	6,526	4,877	6,603 51
	Ile du Prince-Ed.	1,064	647	4,214	2,083	4,311 00
		269,468	141,392	222,607	115,794	220,897 31
Whisky	Ontario	16,492	19,677	25,352	25,886	24,410 70
	Québec	20,848	27,432	27,494	30,622	26,847 80
	Nouvelle-Ecosse.	36,755	46,534	38,721	44,541	38,754 36
	N.-Brunswick	64,034	62,863	65,502	61,407	65,187 60
	Manitoba	936	1,344	1,756	2,052	1,730 18
	Col.-Britannique	6,679	14,996	8,177	18,358	8,321 71
	Ile du Prince-Ed.	16,438	16,093	12,045	11,385	12,238 46
		162,182	188,939	179,047	194,251	177,490 81
Spiritueux non énumérés	Ontario	870	7,101	1,016	7,845	1,499 03
	Québec	1,563	3,985	1,504	3,685	2,203 80
	Nouvelle-Ecosse.	24	131	24	131	42 06
	N.-Brunswick	....	....	....	....	....
	Manitoba	....	....	....	....	....
	Col.-Britannique	....	....	....	....	....
	Ile du Prince-Ed.	6	10	6	10	5 60
		2,463	11,227	2,550	11,671	3,750 49
Ale, bière et porter	Ontario	91,183	50,295	77,122	44,220	10,563 80
	Québec	165,055	97,338	129,768	78,319	18,267 04
	Nouvelle-Ecosse.	97,377	53,308	86,580	46,717	10,694 23
	N.-Brunswick	93,524	50,107	87,075	47,339	10,904 08
	Manitoba	3,651	2,481	5,198	3,286	654 09
	Col.-Britannique	31,151	25,865	21,169	18,716	3,609 37
	Ile du Prince-Ed.	8,770	5,631	8,739	5,576	1,181 80
		490,711	285,025	415,651	244,173	55,874 41

ETAT indiquant les quantités de liqueurs distillées et fermentées, importées, etc., au Canada, de 1868 à 1882, etc.—*Suite.*

Articles.	Provinces où importés.	Importés. Quantité.	Importés. Valeur.	Entrés pour la consommation locale. Quantité.	Entrés pour la consommation locale. Valeur.	Droit.
1874.		Douz.	$	Douz.	$	$ cts.
Vins, en futailles..............	Ontario	86,200	99,630	171,843	186,431	68,995 97
	Québec	470,772	324,550	571,598	431,142	187,114 89
	Nouvelle-Ecosse	36,944	47,218	53,357	60,664	22,064 75
	N.-Brunswick	39,120	38,518	59,278	57,498	22,027 30
	Manitoba	3,514	8,823	2,460	4,277	1,463 55
	Col.-Britannique	12,951	18,666	13,287	17,012	6,114 07
	Ile du Prince-Ed.	5,382	9,774	4,565	7,832	2,680 90
		653,883	547,179	876,388	764,856	310,461 43
Vins, en bouteilles............	Ontario	3,978	20,255	1,192	7,838	2,639 57
	Quebec	13,810	70,336	5,193	32,565	10,282 00
	Nouvelle-Ecosse	901	6,010	363	2,301	829 00
	N.-Brunswick	1,179	7,811	191	1,497	495 75
	Manitoba	41	376	111	852	240 09
	Col.-Britannique	114	742	192	836	322 00
	Ile du Prince-Ed.	25	218	25	218	52 50
		20,048	105,748	7,267	46,107	14,860 91
1875.		Galls.imp.		Galls.imp.		
Alcool..............................	Ontario	2	5	2	5	2 50
	Québec	14	36	14	36	16 50
	Nouvelle-Ecosse	104	91	10	15	13 50
	N.-Brunswick	155	64	155	64	186 00
	Manitoba	3	23	3	23	2 69
	Col.-Britannique	245	294	480	446	576 00
	Ile du Prince-Ed.	1,049	464	1,739	793	2,087 00
		1,572	977	2,403	1,382	2,884 19
Eau-de-vie	Ontario	65,708	115,272	55,759	90,864	66,911 50
	Québec.......... ...	227,024	355,556	122,049	224,686	146,459 20
	Nouvelle-Ecosse	69,354	121,013	49,769	95,281	59,722 37
	N.-Brunswick....	85,821	152,429	68,311	119,252	81,973 19
	Manitoba	7,232	12,268	6,441	10,474	7,728 60
	Col.-Britannique	32,629	79,837	28,758	67,259	34,509 94
	Ile du Prince-Ed.	10,611	17,584	14,019	24,103	16,822 35
		498,379	853,959	345,106	631,919	414,127 15
Cordiaux	Ontario	363	2,197	456	2,520	819 19
	Québec..............	1,547	[illegible],485	1,649	4,784	2,966 70
	Nouvelle-Ecosse	241	1,126	233	1,035	420 82
	N.-Brunswick....	406	1,228	197	622	353 63
	Manitoba	149	249	103	196	185 34
	Col.-Britannique	886	3,598	874	3,774	1,572 38
	Ile du Prince-Ed.	14	19	14	19	24 00
		3,606	12,902	3,526	12,950	6,342 06

ETAT indiquant les quantités de liqueurs distillées et fermentées, importées, etc., au Canada, de 1868 à 1882, etc.—*Suite.*

Articles.	Provinces où importés.	Importés.		Entrés pour la consommation locale.		Droit.
		Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	
1875.		Galls imp.	$	Galls. imp.	$	$ cts.
Genièvre	Ontario	31,124	20,607	29,475	18,504	35,372 13
	Québec	294,524	157,126	272,566	147,615	327,079 00
	Nouvelle-Ecosse.	63,976	30,806	49,226	28,812	59,071 20
	N.-Brunswick	83,009	41,185	75,355	41,680	90,425 60
	Manitoba	1,157	1,051	593	513	711 38
	Col.-Britannique	8,324	10,095	8,387	9,801	10,061 61
	Ile du Prince-E.	9,913	5,297	9,587	5,696	11,504 00
		494,987	266,167	445,189	252,621	534,224 92
Rhum	Ontario	6,135	4,668	7,650	5,916	9,179 00
	Québec	23,864	14,715	18,316	11,494	21,978 50
	Nouvelle-Ecosse.	114,088	57,148	97,557	46,436	117,068 00
	N.-Brunswick	4,543	5,012	16,282	8,546	19,538 00
	Manitoba	6,571	4,053	5,461	3,416	6,553 60
	Col.-Britannique	9,740	7,895	5,894	5,087	7,071 53
	Ile du Prince-E.	10,156	5,862	7,078	4,368	8,493 00
		175,085	99,353	158,238	85,263	189,831 63
hisky	Ontario	8,379	9,440	8,273	9,824	9,928 00
	Québec	19,625	21,298	13,759	15,944	16,510 00
	Nouvelle-Ecosse.	35,840	38,019	33,732	38,521	40,478 95
	N.-Brunswick	53,457	49,929	46,556	45,283	55,866 80
	Manitoba	2,269	3,331	1,608	2,300	1,929 70
	Col.-Britannique	11,936	27,031	9,517	21,537	11,423 34
	Ile du Prince-E.	14,945	14,087	16,347	16,207	19,616 41
		416,451	163,135	129,792	149,616	155,753 20
Spiritueux non énumérés	Ontario	122	653	133	669	239 43
	Québec	2,310	4,839	2,078	4,80[illegible]	3,738 75
	Nouvelle-Ecosse.	182	179	178	175	319 16
	N.-Brunswick	....	....	....	....	....
	Manitoba	....	....	....	....	....
	Col.-Britannique	....	....	....	....	....
	Ile du Prince-Ed.	....	....	....	....	....
		2,614	5,671	2,389	5,649	4,297 34
Ale, bière et porter	Ontario	67,362	33,645	87,266	[illegible]	10,900 16
	Québec	129,174	69,612	107,352	[illegible]	14,376 67
	Nouvelle-Ecosse.	81,098	39,468	77,055	[illegible]	8,950 42
	N.-Brunswick	96,750	48,826	81,[illegible]77	[illegible]	9,545 12
	Manitoba	4,674	3,649	3,654	2,699	526 16
	Col.-Britannique	44,560	41,231	23,[illegible]43	[illegible]	4,1[illegible]9 02
	Ile du Prince-Ed	10,627	6,095	10,389	5,952	1,347 38
		434,245	242,526	390,636	208,157	49,754 93

59—2

ETAT indiquant les quantités de liqueurs distillées et fermentées, importées, etc., au Canada, de 1868 à 1882, etc.—*Suite.*

Articles.	Provinces où importés.	Importés. Quantité.	Importés. Valeur.	Entrés pour la consommation locale. Quantité.	Entrés pour la consommation locale. Valeur.	Droit.
1875.		Galls.imp.	$	Galls.imp.	$	$ cts.
Vins, en futailles	Ontario	96,398	89,105	84,478	68,451	46,791 98
	Québec	442,073	250,872	292,369	186,655	134,131 24
	Nouvelle-Ecosse	35,947	38,922	22,735	28,628	14,696 16
	N.-Brunswick	28,412	26,183	18,614	18,291	11,526 90
	Manitoba	....	....	*198	467	140 55
		1,796	2,851	1,693	2,983	1,127 43
	Col.-Britannique	19,586	19,068	14,877	16,627	9,883 96
	Ile du Prince-Ed.	4,955	7,212	4,514	7,102	3,192 06
		629,167	434,213	439,478	329,204	221,490 28
		Douzaines.		Douzaines.		
Vins, en futailles	Ontario	4,285	28,303	4,614	26,978	10,874 39
	Québec	17,886	134,623	12,704	99,756	30,572 76
	Nouvelle-Ecosse	2,389	18,243	1,520	11,957	3,578 30
	N.-Brunswick	673	5,323	699	5,441	1,833 08
	Manitoba	377	2,591	321	1,995	901 38
	Col.-Britannique	1,849	9,460	1,471	7,382	2,600 25
	Ile du Prince-Ed.	76	830	90	825	230 25
		27,535	199,373	21,419	154,334	50,590 41
1876.		Galls.imp.		Galls imp.		
Alcool	Ontario	4	18	4	18	4 50
	Québec	9	17	9	17	10 80
	Nouvelle-Ecosse	8	25	8	25	9 20
	N.-Brunswick	1	2	1	2	1 20
	Manitoba	10	29	10	29	18 00
	Col.-Britannique	132	156	234	245	281 80
	Ile du Prince-Ed.	292	178	728	374	873 40
		456	425	994	710	1,198 90
Eau-de-vie	Ontario	59,568	87,886	83,305	130,991	99,966 89
	Québec	122,699	177,981	201,768	335,188	242,122 56
	Nouvelle-Ecosse	56,885	77,920	67,751	119,065	81,301 32
	N.-Brunswick	64,773	84,842	66,715	115,992	80,059 20
	Manitoba	3,125	6,672	9,903	16,600	11,884 20
	Col.-Britannique	35,622	75,766	31,136	74,558	37,363 47
	Ile du Prince-Ed.	17,051	23,472	20,414	31,916	24,496 81
		359,723	534,539	480,992	824,310	577,194 45
Cordiaux	Ontario	240	982	290	1,192	522 90
	Québec	1,096	2,993	1,432	4,128	2,577 15
	Nouvelle-Ecosse	229	1,324	214	1,271	386 00
	N.-Brunswick	124	244	148	657	266 25
	Manitoba	10	50	197	258	354 60
	Col.-Britannique	1,193	4,567	1,090	4,169	1,962 61
	Ile du Prince-Ed.	....	....	....	....	....
		2,892	10,160	3,371	11,675	6,069 51

* Ancien tarif.

ETAT indiquant les quantités de liqueurs distillées et fermentées, importées au Canada, de 1868 à 1882, etc.—*Suite.*

Articles.	Provinces où importés.	Importées.		Entrés pour la consommation locale.		Droit.	
		Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.		
1876.		Galls. imp	$	Galls. imp.	$	$	cts.
Genièvre	Ontario	12,464	7,812	36,810	20,825	44,170	71
	Québec	236,971	122,503	296,600	161,434	355,920	14
	Nouvelle-Ecosse.	56,526	23,207	44,971	21,850	53,966	06
	N.-Brunswick	29,252	13,762	69,065	34,756	82,878	40
	Manitoba	819	793	1,578	1,329	1,893	60
	Col.-Britannique	9,734	8,017	11,132	11,124	13,359	38
	Ile du Prince-E.	12,924	5,945	14,255	7,061	17,107	80
		358,690	182,039	474,411	258,379	569,296	09
Rhum	Ontario	3,483	2,873	8,467	5,830	10,160	02
	Québec	25,045	16,480	22,169	15,108	26,603	40
	Nouvelle-Ecosse.	124,196	53,132	75,629	33,749	90,754	60
	N.-Brunswick	1,400	1,419	11,901	6,262	14,282	21
	Manitoba	1,601	1,012	3,120	1,976	3,744	00
	Col.-Britannique	7,640	5,240	6,113	4,940	7,335	87
	Ile du Prince-E.	1,576	788	17,107	7,685	20,528	00
		164,941	80,944	144,506	75,550	173,408	10
Whisky	Ontario	8,671	8,710	13,278	15,055	15,936	00
	Québec	12,274	12,068	16,221	18,189	19,466	00
	Nouvelle-Ecosse.	33,884	31,071	33,408	34,898	40,090	01
	N.-Brunswick	43,594	39,621	50,208	47,697	60,250	60
	Manitoba	374	652	1,181	1,800	1,417	20
	Col.-Britannique	8,455	21,009	11,516	29,281	13,819	99
	Ile du Prince-E.	16,649	15,353	19,574	18,680	23,490	12
		123,901	128,484	145,386	165,600	174,469	92
Spiritueux non-énumérés	Ontario	65	627	129	718	230	10
	Québec	2,306	4,392	2,023	3,982	3,642	30
	Nouvelle-Ecosse.	26	57	26	57	47	25
	N.-Brunswick	....	....	10	10	12	00
	Manitoba	....	....	....	....	....	....
	Col.-Britannique	....	....	....	....	....	....
	Ile du Prince-E.	....	....	....	....	....	....
		2,397	5,076	2,188	4,767	3,931	65
Vins, non-mousseux	Ontario	66,441	60,039	104,949	89,530	55,316	06
	Québec	353,207	153,989	449,764	232,369	188,874	77
	Nouvelle-Ecosse.	27,157	27,644	28,598	27,044	16,027	51
	N.-Brunswick.	22,653	24,076	25,119	20,101	13,100	46
	Manitoba	879	1,605	5,769	5,906	3,040	56
	Col.-Britannique	16,856	15,881	14,917	18,199	9,199	13
	Ile du Prince-E.	4,033	6,378	8,686	9,932	5,353	60
		491,226	289,612	637,802	403,081	290,917	09

ETAT indiquant les quantités de liqueurs distillées et fermentées, importées, etc., au Canada, de 1868 à 1882, etc.—*Suite.*

Articles.	Provinces où importés.	Importés. Quantité.	Importés. Valeur.	Entrés pour la consommation locale. Quantité.	Entrés pour la consommation locale. Valeur.	Droit.
1876.		Douzaines.	$	Douzaines.	$	$ cts.
Vins, mousseux, en bouteilles	Ontario	2,667	21,068	4,973	36,786	12,179 13
	Québec	11,689	89,147	13,861	98,379	31,926 75
	Nouvelle-Ecosse	1,888	12,324	1,902	14,457	4,379 25
	N.-Brunswick	589	5,576	766	6,603	1,876 75
	Manitoba	171	1,521	307	2,651	906 00
	Col.-Britannique	3,385	12,393	3,302	12,780	5,663 03
	Ile du Prince-E.	177	1,104	640	2,527	1,089 00
		20,566	143,132	25,751	174,183	58,019 91
		Galls imp.		Galls. imp.		
Ale, bière et porter, en futaille et en bouteiles	Ontario	29,339	12,738	52,050	23,993	6,409 57
	Québec	71,770	35,759	82,655	43,188	11,067 69
	Nouvelle-Ecosse	73,002	35,103	71,129	33,895	8,148 18
	N.-Brunswick	60,655	27,473	69,199	33,447	7,992 72
	Manitoba	765	469	1,812	1,359	270 61
	Col.-Britannique	28,130	25,376	33,884	28,682	5,611 64
	Ile du Prince-E.	8,808	4,566	9,505	4,816	1,151 03
		272,469	141,484	320,234	169,380	40,651 44
1877.						
Alcool	Ontario	1¼	4	1¼	4	1 50
	Québec	110	102	110	102	132 00
	Nouvelle-Ecosse	5	21	5	21	6 90
	N.-Brunswick	....	....	....	....	....
	Manitoba	1,238	590	....	....	....
	Col.-Britannique	757	627	399½	384	479 07
	Ile du Prince-E.	327	121	1,196	437	1,435 20
		2,438¼	1,465	1,711½	948	2,054 67
Eau-de-vie	Ontario	36,380	62,966	47,364	74,905	56,833 18
	Québec	132,945	255,529	101,438	171,427	121,725 75
	Nouvelle-Ecosse	46,080	83,500	53,860	87,418	64,632 75
	N.-Brunswick	27,861	51,485	50,720	78,605	60,864 00
	Manitoba	5,092	6,567	3,426	4,061	4,111 80
	Col.-Britannique	36,299	36,133	27,594	62,789	33,113 15
	Ile du Prince-E.	16,330	28,148	12,171	15,738	14,604 60
		300,987	524,328	296,573	494,943	355,888 23
Cordiaux	Ontario	141	577	119	411	215 10
	Québec	1,371	4,315	1,255	3,874	2,261 40
	Nouvelle-Ecosse	205	877	182	758	327 15
	N.-Brunswick	66	220	36	147	64 80
	Manitoba	86	238	58	237	104 40
	Col.-Britannique	1,035	3,273	858	2,909	1,546 75
	Ile du Prince-E.	4	13	4	13	7 20
		2,908	9,513	2,513	8,349	4,526 80

ETAT indiquant les quantités de liqueurs distillées et fermentées importées, etc., au Canada, de 1868 à 1882, etc.—*Suite.*

Articles.	Provinces où importés.	Importés		Entrés pour la consommation locale.		Droit.
		Quantité.	Valeur.	Quantité	Valeur.	
1877.		Galls.imp.	$	Galls.imp.	$	$ cts.
Genièvre	Ontario	14,355	7,194	18,161	10,007	21,795 14
	Québec	246,780	130,8[illegible]7	206,988	105,725	248,385 60
	Nouvelle Ecosse.	51,359	21,670	41,434	18,107	49,721 40
	N.-Brunswick	88,939	39,851	53,509	25,449	64,211 80
	Manitoba	492	522	373	291	447 60
	Col.-Britannique	14,777	13,608	9,643	9,281	11,572 72
	Ile du Prince-Ed.	17,553	8,376	12,664	5,703	15,197 00
		434,255	222,068	342,772	174,563	411,331 26
Rhum	Ontario	4,304	2,863	6,214	3,751	7,458 23
	Québec	22,399	11,851	21,434	11,663	25,720 80
	Nouvelle Ecosse	184 690	7[illegible],310	94,654	36,214	113,584 60
	N.-Brunswick....	3,732	2,811	10,558	5,614	12,669 60
	Manitoba	821	432	78	41	93 60
	Col.-Britannique	8,886	6,688	5,125	3,902	6,150 08
	Ile du Prince-Ed	2,458	1,289	16,447	6,715	19,736 40
		227,290	97,244	154,510	67,900	185,413 31
Whisky	Ontario	3,380	3,915	6,108	6,303	7,330 34
	Québec	21,039	22,684	16,653	18,562	19,983 00
	Nouvelle-Ecosse.	33,893	30,286	32,791	31,693	39,349 00
	N.-Brunswick...	42,338	34,050	37,322	33,856	44,786 40
	Manitoba	950	428	950	428	1,140 00
	Col.-Britannique	11,785	24,236	8,614	21,613	10,337 90
	Ile du Prince-Ed.	19,951	16,694	18,599	15,045	22,319 60
		133,336	131,693	121,037	127,500	145,246 24
Spiritueux, non énumérés...	Ontario	282	809	282	809	503 86
	Québec	2,328	4,248	2.356	4,362	4,240 80
	Nouvelle-Ecosse.	162	148	162	148	291 74
	N.-Brunswick. ...	....	....	....	....	....
	Manitoba	....	....	....	....	....
	Col.-Britannique	....	....	....	....	....
	Ile du Prince-E..	....	....	....	....	....
		2,772	5,205	2,800	5,319	5,036 40
Vins (non mousseux).........	Ontario.............	18,306	21,476	47,223	44,957	28,424 53
	Québec	333,824	200,585	247,298	151,069	111,850 14
	Nouvelle-Ecosse.	23,308	27,343	25,928	28,729	15,323 23
	N.-Brunswick. ...	11,275	13,667	19,285	21,336	11,773 32
	Manitoba.	780	1,277	488	1,041	351 36
	Col.-Britannique	19,657	23,890	12,756	14,744	7,998 03
	Ile du Prince-E..	4,306	7,145	4,528	7,193	3,088 44
		411,456	295,383	357,506	269,069	178,809 05

Etat indiquant les quantités de liqueurs distillées et fermentées, importées, etc., au Canada, de 1868 à 1882, etc.—*Suite.*

Articles.	Provinces où importés.	Importés.		Entrés pour la consommation.		Droit.
		Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	
1877.		Douzaines	$	Douzaines	$	$ cts.
Vins, mousseux, en bouteill.	Ontario	2,840	20,163	3,996	28,364	9,535 65
	Québec	13,587	81,281	11,688	71,534	25,527 63
	Nouvelle-Ecosse.	1,485	10,123	1,582	12,548	3,632 39
	N.-Brunswick.	838	8,130	741½	6,156	1,845 75
	Manitoba	215½	1,433	158½	879	365 25
	Col.-Britannique	4,865	13,580	3,748	11,446	6,154 25
	Ile du Prince-E.	205	1,060	156	608	270 00
		24,035½	135,770	22,070	131,535	47,330 92
Ale, bière et porter, en futailles et en bouteilles.		Galls.imp.		Galls.imp.		
	Ontario	20,726	8,274	26,932	11,397	3,064 47
	Québec	53,801	27,383	44,778	23,441	5,997 43
	Nouvelle-Ecosse.	28,438	14,550	40,004	19,805	4,719 92
	N.-Brunswick	25,113	11,068	36,637	16,464	4,063 60
	Manitoba	118	105	238	209	38 59
	Col.-Britannique	17,277	12,653	16,777	15,385	2,932 76
	Ile du Prince-E.	2,527	1,338	3,486	1,792	430 40
		148,000	75,371	168,852	88,493	21,247 17
1878.						
Alcool	Ontario	1	1	1	1	0 60
	Québec	28	26	28	26	33 60
	Nouvelle-Ecosse.	60	46	7	20	8 40
	N.-Brunswick	.....	.....	.....	.....	.....
	Manitoba	.....	.....	.....	.....	.....
	Col.-Britannique.	343	181	548	465	658 43
	Ile du Prince-E.	.....	.....	.....	.....	.....
	Terr. du Nord-O.	.....	.....	.....	.....	.....
		432	254	584	512	701 03
Eau-de-vie	Ontario	21,949	37,298	33,545	58,515	40,253 82
	Québec	123,570	214,479	92,535	176,223	111,041 60
	Nouvelle-Ecosse.	43,631	72,755	38,100	65,078	45,720 40
	N.-Brunswick.	71,409	124,051	52,381	83,996	62,857 20
	Manitoba	4,154	7,683	6,554	9,413	7,864 80
	Col.-Britannique	18,193	51,340	26,345	63,197	31,615 88
	Ile du Prince-E.	2,678	5,844	7,235	12,247	8,682 20
	Terr. du Nord-O.	.....	.....	.....	.....	.....
		285,584	513,450	256,695	469,669	308,035 90
Cordiaux	Ontario	199	787	152	708	273 60
	Québec	1,645	4,873	1,157	3,129	2,082 60
	Nouvelle-Ecosse.	544	2,032	266	1,383	478 35
	N.-Brunswick.	117	414	31	108	56 70
	Manitoba.	24	149	19	115	34 20
	Col.-Britannique	821	2,757	964	3,241	1,734 87
	Ile du Prince-E.	2	6	2	6	3 60
	Terr. du Nord-O.	.....	.....	.....	.....	.....
		3,352	11,018	2,591	8,690	4,663 92

ETAT indiquant les quantités de liqueurs distillées, et fermentées importées, etc., au Canada, de 1868 à 1882, &c.—*Suite.*

Articles.	Provinces où importés.	Importés.		Entrés pour la consommation.		Droit.
		Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	
1878.		Galls. imp.	$	Galls. imp.	$	$ cts.
Genièvre	Ontario	16,394	9,235	16,599	8,622	19,919 57
	Québec.	288,996	146,141	217,925	114,780	261,509 40
	Nouvelle-Ecosse	20,562	8,283	29,214	12,871	35,056 40
	N.-Brunswick	80,532	33,310	56,418	27,565	67,701 60
	Manitoba.	545	522	856	603	1,027 20
	Col.-Britannique	9,792	9,815	11,157	11,091	13,388 80
	Ile du Prince-Ed.	9,127	4,442	7,114	3,568	8,536 80
	Territ. du N.-O..	....	....	....	....	....
		425,948	211,748	339,283	179,100	407,139 77
Rhum	Ontario......	3,654	2,507	4,741	2,778	5,689 80
	Québec	12,090	7,432	19,433	10,279	23,319 60
	Nouvelle-Ecosse.	124,259	42,004	66,236	24,482	79,482 80
	N.-Brunswick	2,369	3,334	9,685	5,088	11,622 00
	Manitoba.	1,651	939	1,276	703	1,531 20
	Col.-Britannique	1,281	1,343	5,777	4,397	6,931 40
	Ile du Prince-Ed.	79	90	6,978	2,821	8,373 60
	Territ. du N.-O..	....	....	....	....	....
		145,383	57,649	114,126	50,548	136,950 40
Whisky	Ontario.......	3,408	4,132	3,344	3,936	4,012 26
	Québec	32,576	35,980	15,473	18,564	18,567 60
	Nouvelle-Ecosse.	29,693	29,228	23,559	23,010	28,271 14
	N.-Brunswick....	66,715	62,412	45,544	42,872	54,653 40
	Manitoba.	511	515	107	137	128 40
	Col -Britannique	11,316	22,667	11,284	25,019	13,541 18
	Ile du Prince-Ed	11,615	10,153	10,924	10,089	13,109 40
	Territ du N.-O..	138	635	138	635	165 90
		155,972	165,722	110,373	124,262	132,449 28
Spiritueux, non énumérés...	Ontario......	2	17	2	17	3 15
	Québec.......	2,543	5,526	2,386	5,414	4,294 80
	Nouvelle-Ecosse	3	2	3	2	5 40
	N-Brunswick.....	3	12	3	12	5 40
	Manitoba.	....	....	....	....	....
	Col.-Britannique	....	....	....	....	....
	Ile du Prince-Ed.	....	....	....	....	....
	Territ. du N.-O..	....	....	....	....	....
		2,551	5,557	2,394	5,445	4,308 75
Ale, bière et porter...........	Ontario......	35,426	18,287	37,308	18,775	5,876 70
	Québec	48,515	26,534	59,311	31,260	10,498 39
	Nouvelle Ecosse	61,971	29,997	64,788	30,507	8,784 00
	N.-Brunswick....	106,272	46,580	99,805	42,254	13,002 08
	Manitoba.	2,130	1,365	1,746	988	277 50
	Col.-Britannique	15,284	14,468	25,099	23,511	4,471 92
	Ile du Prince-Ed.	6,003	3,526	6,594	3,832	952 53
	Territ. du N.-O..	....	....	....	....	....
		275,601	140,757	294,651	151,127	43,863 12

ETAT indiquant les quantités de liqueurs distillées et fermentées, importées, etc., au Canada, de 1868 à 1882, etc.—*Suite.*

Articles.	Provinces où importés.	Importés. Quantité.	Importés. Valeur.	Entrés pour la consommation locale. Quantité.	Entrés pour la consommation locale. Valeur.	Droit.
1878.		Galls. imp.	$	Galls. imp.	$	$ cts.
Vins, de toutes sortes, excepté le mousseux.......	Ontario	28,946	31,176	34.220	30,126	17,923 75
	Québec	275,408	165,234	257,344	161,272	115,313 67
	Nouvelle-Ecosse	18,550	19,528	18,305	21.018	11,560 26
	N.-Brunswick....	25.749	24.797	16,431	14,229	8,800 92
	Manitoba	2,659	3,722	1,827	2,084	1,074 96
	Col.-Britannique	9,961	12.273	12.315	15,469	7,822 60
	Ile du Prince-Ed.	1,756	3,135	2,214	2,900	1,326 00
	Territ. du N.-O.	23	64	23	64	11 16
		363,052	259,929	342.709	247,162	163,833 32
Vins, mousseux, et en bouteilles		Dozens.		Dozens		
	Ontario....	1,991	11,241	2,243	14,832	5,405 51
	Québec	11,332	88,883	10,760	82,832	24,535 51
	Nouvelle-Ecosse.	1,463	13,754	1,887	15,123	4,321 75
	N.-Brunswick....	937	7,637	625	5,245	1,579 50
	Manitoba	170	1,179	384	2,318	838 50
	Col.-Britannique	5,846	17,345	3,965	12,740	6,673 44
	Ile du Prince-Ed.	259	1,100	178	1,157	379 50
	Territ. du N.-O..	....	....	....	....	....
		21,998	141,139	20,042	134,247	43,733 71
1879.		Galls imp		Galls. imp.		
Alcool	Ontario............	50	138	....	....	....
	Québec	1	4	1	4	1 20
	Nouvelle-Ecosse.	4	13	57	39	68 40
	N.-Brunswick....	....	....	....	....	....
	Manitoba	2	4	1,240	594	1,488 00
	Col.-Britannique	750	425	492	326	589 77
	Ile du Prince-Ed.	....	....	....	....	....
	Territ. du N.-O..	....	....	....	....	....
		807	584	1,790	963	2,147 37
Eau-de-vie	Ontario	31,952	53,256	45,130	74,611	54,967 16
	Québec..............	133,648	228,855	125,782	229,769	153,102 61
	Nouvelle-Ecosse.	38,801	63,716	45 558	80,440	55,559 19
	N.-Brunswick....	43,715	70,914	49.231	83,196	59,792 83
	Manitoba	1,135	2,352	8,190	12,981	9,910 10
	Col.-Britannique	26,083	61,405	35,622	90,570	43,280 66
	Ile du Prince-Ed.	1,657	4,325	13,595	24,025	16,389 15
	Territ. du N.-O..	....	....	....	....	....
		276,991	484,823	323,108	595,592	393,001 70
Cordiaux	Ontario	30	225	100	435	181 24
	Québec	967	2,820	1.385	4,128	2,513 50
	Nouvelle-Ecosse.	435	975	169	524	303 70
	N.-Brunswick....	40	259	71	378	129 80
	Manitoba	10	58	54	143	98 20
	Col.-Britannique	498	1,573	823	2,460	1,493 64
	Ile du Prince-Ed.	....	....	....	....	....
	Territ. du N.-O..	....	....	....	....	....
		1,980	5,910	2,602	8,068	4,720 08

ETAT indiquant les quantités des liqueurs distillées et fermentées importées, etc., au Canada, de 1868 à 1882, etc.—*Suite*.

Articles.	Provinces où importés.	Importés. Quantité.	Importés. Valeur.	Entrées pour la consommation locale. Quantité.	Entrées pour la consommation locale. Valeur.	Droit.
1879.		Galls imp.	$	Galls imp.	$	$ cts.
Genièvre	Ontario	16,437	7,368	23,245	11,770	28,256 79
	Québec	157,646	79,632	214,127	109,990	259,571 20
	Nouvelle-Ecosse.	16,823	6,078	30,741	12,342	37,292 56
	N.-Brunswick	42,502	17,826	50,605	22,266	61,529 44
	Manitoba	503	327	1,718	1,386	2,072 81
	Col.-Britannique	13,714	13,016	15,397	15,500	18,540 27
	Ile du Prince-E.	724	374	11,894	5,627	14,288 67
	Terr. du Nord-O.	.....	.....	.....	.....	.....
		248,349	124,621	347,727	178,881	421,551 74
Rhum	Ontario	5,000	3,098	8,709	4,751	10,583 30
	Québec	13,028	6,977	26,451	13,697	31,892 86
	Nouvelle-Ecosse.	76,860	21,404	65,212	20,625	79,442 06
	N.-Brunswick	17,703	6,521	6,716	3,642	8,166 89
	Manitoba	1,418	665	1,374	743	1,676 06
	Col.-Britannique	3,837	2,426	6,106	4,599	7,363 31
	Ile du Prince-E.	138	295	6,489	2,136	7,937 94
	Terr. du Nord-O.	.....	.....	.....	.....	.....
		117,984	41,386	121,057	50,196	147,062 42
Whisky	Ontario	6,008	6,502	6,935	7,564	8,454 38
	Québec	28,192	34,229	23,298	28,465	28,105 57
	Nouvelle-Ecosse	22,081	20,894	25,856	26,514	31,504 51
	N.-Brunswick	44,080	40,207	37,461	36,460	45,388 18
	Manitoba	2	4	519	560	622 80
	Col.-Britannique	15,183	25,528	14,839	25,489	17,951 73
	Ile du Prince-E.	4,023	4,430	14,186	12,702	17,148 78
	Terr. du Nord-O.	129	531	129	531	154 80
		119,698	132,325	123,223	138,285	149,330 75
Spiritueux non énumérés	Ontario	153	900	186	1,038	347 74
	Québec	5,452	6,027	3,184	5,757	5,818 75
	Nouvelle-Ecosse.	231	125	8	27	12 95
	N.-Brunswick	6	16	6	16	11 40
	Manitoba	3	5	3	5	3 98
	Col.-Britannique	265	162	228	102	302 43
	Ile du Prince-E.	.....	.....	.....	.....	.....
	Terr. du Nord-O.	.....	.....	.....	.....	.....
		6,110	7,235	3,615	6,945	6,497 25
Ale, bière et porter	Ontario	17,925	10,450	19,714	10,991	3,305 87
	Québec	42,388	29,386	45,763	28,444	8,013 18
	Nouvelle-Ecosse	63,690	29,665	69,961	34,427	9,147 82
	N.-Brunswick	81,383	36,137	78,919	35,083	9,946 76
	Manitoba	742	679	1,144	1,071	203 16
	Col.-Britannique	26,497	23,556	29,835	27,625	5,309 71
	Ile du Prince-E.	3,657	2,548	5,553	3,477	833 46
	Terr. du Nord-O.	.....	.....	.....	.....	.....
		236,282	132,421	250,889	141,118	36,759 96

ETAT indiquant les quantités de liqueurs distillées et fermentées, importées etc., au Canada, de 1868 à 1882, etc.—*Suite.*

Articles.	Provinces où importés.	Importés. Quantité.	Importés. Valeur.	Entrées pour la consommation locale. Quantité.	Entrées pour la consommation locale. Valeur.	Droit.
1879.		Galls. imp.	$	Galls imp.	$	$ cts.
Vins de toutes sortes, excepté le mousseux..........	Ontario	33,059	34,030	50,524	45,280	27,516 66
	Québec..............	224,164	143,540	273,623	163,244	126,354 10
	Nouvelle-Ecosse	15,909	21,598	23,879	27,074	14,917 34
	N.-Brunswick....	15,228	19,649	17,134	16,020	10,045 76
	Manitoba	832	1,414	3,157	4,230	2,104 03
	Col.-Britannique	18,330	21,225	14,424	18,095	8,586 71
	Ile du Prince-E.	1,064	1,563	3,157	5,480	2,278 09
	Terr. du Nord-O.	1	4	1	4	0 72
		308,587	243,023	385,899	279,427	191,803 41
Vins, mousseux, et en bouteilles......		Douz.		Douz.		
	Ontario	2,430	16,533	2,838	20,268	7,196 97
	Québec..............	7,422	68,957	8,233	71,947	22,236 98
	Nouvelle-Ecosse.	752	5,736	862	6,547	2,389 83
	N.-Brunswick....	846	7,700	825	7,699	2,394 45
	Manitoba	6	33	188	952	412 00
	Col.-Britannique	2,149	8,563	4,367	11,850	7,082 26
	Ile du Prince-E.	110	350	261	964	510 90
	Terr. du Nord-O.	....	....	....	....	....
		13,715	107,872	17,574	120,227	42,223 39
1880.		Galls imp.		Galls imp.		
Eau-de-vie.........................	Ontario.............	19,740	39,126	34,658	63,301	50,254 68
	Québec..............	107,922	205,043	98,024	186,976	142,134 78
	Nouvelle-Ecosse.	30,647	56,944	32,944	57,677	47,768 09
	N.-Brunswick....	22,237	39,453	27,913	52,471	40,474 22
	Manitoba	3,505	7,569	4,591	8,558	6,656 95
	Col.-Britannique	28,224	74,125	19,372	48,411	28,088 45
	Ile du Prince-E.	6,728	9,805	6,724	10,874	9,749 80
	Terr. du Nord-O.	12	103	12	103	17 40
		219,015	432,168	224,238	428,371	325,144 37
Cordiaux	Ontario.............	451	1,787	339	1,411	643 97
	Québec..............	1,976	6,783	1,506	5,314	2,861 41
	Nouvelle-Ecosse	42	209	119	588	226 10
	N.-Brunswick....	17	48	85	406	162 45
	Manitoba	33	101	33	101	62 70
	Col.-Britannique	602	2,032	354	1,064	673 84
	Ile du Prince-E.	....	....	....	....	....
	Terr. du Nord-O.	....	....	....	....	....
		3,121	10,460	2,436	8,884	4,630 47
Genièvre	Ontario	29,022	13,806	27,746	13,386	36,763 14
	Québec..............	262,149	113,347	222,449	100,144	294,753 61
	Nouvelle-Ecosse	27,793	11,595	26,981	10,413	35,749 89
	N.-Brunswick....	30,713	13,311	46,466	21,174	61,567 97
	Manitoba	883	677	1,187	667	1,572 85
	Col.-Britannique	11,369	9,451	10.863	9,026	14,394 42
	Ile du Prince-E.	4,554	1,782	7,967	3,081	10,556 37
	Terr. du Nord-O.	4	21	4	21	5 30
		366,487	163,990	343,663	157,912	455,363 55

ETAT indiquant les quantités de liqueurs distillées et fermentées importées, etc., au Canada, de 1868 à 1882, etc.—*Suite.*

Articles.	Provinces où importés.	Importés. Quantité.	Importés. Valeur.	Entrés pour la consommation locale. Quantité.	Entrés pour la consommation locale. Valeur.	Droit.
1880.		Galls. imp.	$	Galls. imp.	$	$ cts.
Whisky	Ontario	8,603	8,734	8,329	8,421	11,035 79
	Québec	25,411	28,519	18,460	21,843	24,460 43
	Nouvelle-Ecosse	30.149	28,685	26,298	25,478	34,845 44
	N.-Brunswick	28,785	27,736	33,730	33,789	44,692 45
	Manitoba	350	450	324	408	429 34
	Col.-Britannique	9,360	14,804	9,444	15,879	12,513 40
	Ile du Prince-E.	18 697	16,711	17,041	16,070	22,579 67
	Terr. du Nord-O.	324	1,305	324	1,305	430 20
		121,679	126,944	113,950	123,193	150,986 72
Rhum	Ontario	4,680	2,607	7,152	3,613	9,476 42
	Québec	19,563	10,052	19,160	9,393	25,387 16
	Nouvelle-Ecosse	133,141	38,359	62,699	17.843	83,076 10
	N.-Brunswick	489	889	5,504	2,507	7,292 98
	Manitoba	767	351	1,350	655	1,788 82
	Col.-Britannique	6,557	3,975	6,982	4,282	9,250 02
	Ile du Prince-E.	53	53	13,502	3,801	17,890 19
	Terr. du Nord-O.	....	....	....	....	....
		165,250	56,286	116,349	42,094	154,161 69
Spiritueux et eaux fortes, N.A.S.	Ontario	....	....	....	....	....
	Québec	4	6	4	6	....
	Nouvelle-Ecosse.	1	3	1	3	....
	N.-Brunswick	....	....	....	....	....
	Manitoba	23	21	23	21	....
	Col.-Britannique	57	39	390	205	....
	Ile du Prince-E.	....	....	....	....	....
	Terr. du Nord-O.	....	....	....	....	....
		85	69	418	235	554 44
Vins, non mousseux	Ontario	24,708	29,939	48,522	48,652	33,311 82
	Québec	349,337	246,313	320,004	233,080	183,564 67
	Nouvelle-Ecosse	21,627	27,884	21,462	25,230	16,341 11
	N.-Brunswick	10,220	11,593	14,228	14,801	11,030 29
	Manitoba	2,276	3,603	2,850	2,724	1,867 95
	Col.-Britannique	24,631	23,733	25,009	28,658	15,249 38
	Ile du Prince-E.	1,414	2,437	2,073	3,384	2,002 17
	Terr. du Nord-O.	10	46	10	46	15 53
		434,223	345,548	434,158	356,575	263,382 92
		Douzaines		Douzaines		
Vins, mousseux	Ontario	1,233	7,215	1,905	12,835	8,181 00
	Québec	10,707	87.545	8,705	72,002	41,172 47
	Nouvelle-Ecosse.	821	8,623	747	8,454	4,597 20
	N.-Brunswick	371	3,182	282	2,324	1,499 70
	Manitoba	47	400	127	1,018	581 40
	Col.-Britannique	202	2,017	303	3,544	1,972 07
	Ile du Prince-E.	3	32	3	32	18 60
	Terr. du Nord-O.	....	....	....	....	....
		13,384	109,014	12,072	100,209	58,022 44

ETAT indiquant les quantités de liqueurs distillées et fermentées importées, etc., au Canada, de 1868 à 1882, etc.—*Suite.*

Articles.	Provinces où importés.	Importés. Quantité	Importés. Valeur.	Entrés pour la consommation locale. Quantité.	Entrés pour la consommation locale. Valeur.	Droit
1880.		Douzaines	$	Douzaines	$	$ cts.
Ale, bière et porter, en bouteilles	Ontario	17,658	13,012	18,841	14,002	3,391 41
	Québec	56,539	39,721	47,261	33,876	8,507 11
	Nouvelle-Ecosse	22,730	17,069	22,389	16,938	4,030 02
	N.-Brunswick	15,342	11,518	17,031	13,023	3,065 58
	Manitoba	2,576	1,737	4,136	2,823	744 48
	Col.-Britannique	16,349	16,203	21,553	20,332	3,879 54
	Ile du Prince-E.	2,614	1,814	2,213	1,609	398 34
	Terr. du Nord-O.	87	147	87	147	15 66
		133,895	101,221	133,511	102,750	24,032 14
Ale, bière et porter, en futailles		Galls. imp		Galls. imp.		
	Ontario	12,482	3,344	12,752	3,424	1,275 25
	Québec	3,488	1,312	2,528	1,001	252 80
	Nouvelle-Ecosse	36,497	14,369	38 074	15,120	3,807 40
	N.-Brunswick	23,076	9,710	24,723	10,957	2,472 30
	Manitoba	72	25	72	25	7 20
	Col. Britannique.	1,121	523	1,177	498	117 70
	Ile du Prince-E.	1,834	752	2,050	844	205 00
	Terr. du Nord-O.	....	....	....	....	....
		78,570	30,035	81,376	31,869	8,137 65
1881.						
Eau-de-vie	Ontario	19,285	38,851	41,421	74,410	60,044 80
	Québec	175,879	320,936	120,849	239,997	175,229 89
	Nouvelle-Ecosse	42,673	75,564	33,577	62,217	48,686 08
	N.-Brunswick	19,783	34,586	35,588	63,093	51,603 48
	Manitoba	3,278	4,484	7,534	13,095	10,924 44
	Col.-Britannique	16,729	42,950	20,219	53,764	29,317 71
	Ile du Prince-E.	4,997	8,571	6,402	9,758	9,282 90
	Terr. du Nord-O.	18	145	18	145	26 36
		282,642	526,087	265,608	516,479	385,115 66
Cordiaux	Ontario	2,833	3,874	313	1,188	595 63
	Québec	2,930	8,007	2,061	6,802	3,915 88
	Nouvelle-Ecosse	59	423	45	274	86 68
	N.-Brunswick	37	253	56	306	106 49
	Manitoba	195	786	108	335	205 20
	Col.-Britannique	639	2,621	695	2,710	1,319 36
	Ile du Prince-E.	2	7	2	7	3 80
	Terr. du Nord-O	....	....	....	....	....
		6,695	15,971	3,280	11,622	6,233 04
Genièvre	Ontario	12,522	6,575	29,768	14,144	39,442 64
	Québec	263,556	121,836	231,157	109,093	306,286 15
	Nouvelle-Ecosse	29,444	12,355	29,919	12,762	39,643 87
	N.-Brunswick	55,875	23,601	51,049	21,717	67,633 16
	Manitoba	113	73	2,260	1,271	2,994 94
	Col.-Britannique	7,900	7,005	10,203	8,210	13,518 87
	Ile du Prince-E.	2,696	1,058	5,515	2,320	7,307 50
	Terr. du Nord-O.	3	15	3	15	3 98
		372,109	172,518	359,874	169,532	476,831 11

ETAT indiquant les quantités de liqueurs distillées et fermentées, importées au Canada, de 1868 à 1882, etc.—*Suite.*

Articles.	Provinces où importés.	Importées. Quantité.	Importées. Valeur.	Entrées pour la consommation locale. Quantité.	Entrées pour la consommation locale. Valeur.	Droit.
1881.		Galls. imp.	$	Galls. imp.	$	$
Rhum	Ontario	6,559	4,161	9,351	5,324	12,390 20
	Québec	21,839	14,113	24,212	13,769	32,081 69
	Nouvelle-Ecosse.	149,994	62,223	62,200	24,985	82,115 32
	N.-Brunswick	2,102	1,469	5,910	2,841	7,832 99
	Manitoba	1	2	2,482	1,257	3,288 75
	Col.-Britannique	6,847	4,226	6,673	4,494	8,931 22
	Ile du Prince-Ed.	109	191	7,792	2,811	10,324 38
	Territ. du N.-O.	....	....	....	....	....
		187,451	86,385	118,620	55,481	157,263 95
Whisky	Ontario	9,741	10,018	10,687	10,953	14,160 66
	Québec	50,894	40,816	25,058	25,956	33,203 81
	Nouvelle-Ecosse	43,265	40,258	33,404	33,361	44,262 24
	N.-Brunswick	57,149	50,798	44,659	41,453	59,173 12
	Manitoba	479	634	1,692	1,979	2,242 02
	Col.-Britannique	5,105	9,286	8,074	13,592	10,698 05
	Ile du Prince-Ed.	16,827	15,065	19,366	17,261	25,660 75
	Territ du N.-O.	341	1,491	341	1,491	452 81
		183,801	168,366	143,281	149,686	189,853 46
Spiritueux, non énumérés	Ontario	....	....	....	....	....
	Québec	96	93	110	102	145 76
	Nouvelle-Ecosse.	....	....	....	....	....
	N.-Brunswick	54,510	14,886	....	1	0 34
	Manitoba	1	8	1	8	1 33
	Col.-Britannique	744	411	692	366	916 11
	Ile du Prince-Ed.	1	2	1	2	1 33
	Territ. du N.-O.	....	....	....	....	....
		55,352	15,400	804	479	1,064 87
Ale, bière et porter, en bouteilles		Douz.		Douz.		
	Ontario	25,204	18,120	25,335	18,331	4,559 26
	Québec	62,357	46,086	55,569	40,560	10,002 51
	Nouvelle-Ecosse.	23,864	16,901	24,512	17,192	4,411 62
	N.-Brunswick	29,652	20,180	26,217	18,366	4,719 06
	Manitoba	15,113	11,079	19,337	14,059	3,480 66
	Col.-Britannique	14,100	14,075	17,118	17,127	3,081 24
	Ile du Prince-Ed.	815	612	1,975	1,395	355 50
	Territ. du N.-O.	137	205	137	205	24 68
		171,242	127,258	170,200	127,235	30,634 53
Ale, bière et porter, en barils		Galls. imp.		Galls. imp.		
	Ontario	8,728	2,860	7,180	2,402	718 00
	Québec	4,273	1,781	4,273	1,781	427 30
	Nouvelle-Ecosse.	30,773	12,138	31,943	12,546	3,194 30
	N.-Brunswick	32,831	13,796	32,233	13,816	3,223 30
	Manitoba	108	47	108	47	10 80
	Col.-Britannique	1,241	603	795	380	79 50
	Ile du Prince-Ed.	1,906	742	1,636	640	163 60
	Territ. du N.-O.	23	29	23	29	2 35
		79,883	31,996	78,191	31,641	7,819 15

ETAT indiquant les quantités de liqueurs distillées et fermentées, importées au Canada, de 186< à 1882, etc.—*Suite.*

Articles.	Provinces où importés.	Importés. Quantité.	Importés. Valeur.	Entrés pour la consommation locale. Quantité.	Entrés pour la consommation locale. Valeur.	Droit.
1881.		Galls. imp.	$	Galls. imp.	$	$ cts.
Vins, en futailles........	Ontario......	63,308	76,629	58,352	73,379	47,433 15
	Québec.....	489,240	458,360	384,383	345,475	248,965 32
	Nouvelle-Ecosse.	24,825	37,912	28,189	36,760	23,466 04
	N.-Brunswick....	15,217	17,554	15,580	19,258	13,441 19
	Manitoba..........	5,184	16,462	10,638	23,621	13,688 21
	Col.-Britannique	33,661	29,911	34,098	37,738	20,551 95
	Ile du Prince-Ed.	570	785	1,475	2,013	1,336 23
	Territ. du N.-O..	7	36	7	36	14 46
		632,012	637,649	532,722	538,280	366,876 55
		Douz.		Douz.		
Vins, mousseux	Ontario......	1,833	7,132	1,621	7,124	4,505 70
	Québec	10,213	58,388	6,725	38,189	21,538 70
	Nouvelle-Ecosse.	342	2,106	338	1,989	1,132 95
	N.-Brunswick.....	93	504	45	270	148 50
	Manitoba.	872	6,277	1,507	10,634	5,620 20
	Col.-Britannique	200	2,527	312	3,767	2,066 10
	Ile du Prince-Ed.	2	12	4	27	14 10
	Territ. du N.-O.	....	....	....	....	....
		13,555	76,946	10,552	62,000	35,026 25
1882.		Galls. imp.		Galls. imp.		
Eau-de-vie	Ontario	10,285	38,851	41,421	74,410	60,044 80
	Québec	175,879	320,936	120,849	239,997	175,229 89
	Nouvelle-Ecosse.	42,673	75,564	33,577	62,217	48,686 08
	N.-Brunswick.....	19,783	34,586	35,588	63,093	51,603 48
	Manitoba	3,278	4,484	7,534	13,095	10,924 44
	Col.-Britannique	16,729	42,950	20,219	53,764	29,317 71
	Ile du Prince-Ed.	4,997	8,571	6,402	9,758	9,282 90
	Territ. du N.-O..	18	145	18	145	26 36
		282,642	526,087	265,608	516,479	385,115 66
Cordiaux	Ontario	2,833	3,874	313	1,188	595 63
	Québec	2,930	8,007	2,061	6,802	3,915 88
	Nouvelle-Ecosse.	59	423	45	274	86 68
	N.-Brunswick	37	253	56	306	106 49
	Manitoba	195	786	108	335	205 20
	Col.-Britannique	639	2,621	695	2,710	1,319 36
	Ile du Prince-Ed.	2	7	2	7	3 80
	Territ. du N.-O..	....	....	....	....	....
		6,695	15,971	3,280	11,622	6,233 04
Genièvre	Ontario	12,522	6,575	29,768	14,144	39,442 64
	Québec	263,556	121,836	231,157	109,093	306,286 15
	Nouvelle-Ecosse.	29,444	12,355	29,919	12,762	39,643 87
	N.-Brunswick....	55,875	23,601	51,049	21,717	67,633 16
	Manitoba	113	73	2,260	1,271	2,994 94
	Col.-Britannique	7,900	7,005	10,203	8,210	13,518 87
	Ile du Prince-Ed.	2,696	1,058	5,515	2,320	7,307 50
	Territ. du N.-O..	3	15	3	15	3 98
		372,109	172,518	359,874	169,532	476,831 11

ETAT indiquant les quantités de liqueurs distillées et fermentées importées, etc., au Canada, de 1868 à 1882, etc.—*Suite.*

Articles.	Provinces où importés.	Importés.		Entrés pour la consommation locale.		Droit.
		Quantité.	Valeur	Quantité.	Valeur.	
1882.		Galls imp.	$	Galls imp.	$	$ cts.
Rhum	Ontario	6,559	4,161	9,351	5,324	12,390 20
	Québec	21,839	14,113	24,212	13,769	32,081 09
	Nouvelle-Ecosse	149,994	62,223	62,200	24,985	82,415 32
	N.-Brunswick	2,102	1,469	5,910	2,841	7,832 99
	Manitoba	1	2	2.482	1,257	3,788 75
	Col.-Britannique	6,847	4,226	6,673	4,494	8,931 22
	Ile du Prince-E.	109	191	7,792	2,811	10,324 38
	Terr. du Nord-O.	....	....	....	....	....
		187,451	86,385	118,620	55,481	157,263 95
Whisky	Ontario	9,741	10,018	10,687	10,953	14,160 66
	Québec	50,894	40,816	25,058	29,596	33,203 81
	Nouvelle-Ecosse	43,265	40,258	33,404	33,361	44,262 24
	N.-Brunswick	57,179	50,798	44,659	41,453	59,173 12
	Manitoba	479	634	1,692	1,979	2,242 02
	Col.-Britannique	5,105	9,286	8,074	13,592	10,698 05
	Ile du Prince-E.	16,827	15,065	19,366	17,261	25,660 75
	Terr. du Nord-O.	341	1,491	341	1,491	452 81
		183,801	168,366	143,281	149,686	189,853 46
Spiritueux, non énumérés, non sucrés ou mélangés	Ontario	....	....	....	....	....
	Québec	96	93	110	102	145 76
	Nouvelle-Ecosse	....	....	....	....	....
	N.-Brunswick	54,510	14,886	....	1	0 34
	Manitoba	1	8	1	8	1 33
	Col.-Britannique	744	411	692	366	916 11
	Ile du Prince-E.	1	2	1	2	1 33
	Terr. du Nord-O.	....	....	....	....	....
		55,352	15,400	804	479	1,064 87
Spiritueux, et eaux fortes, N.A.S.	Ontario	1,023	2,577	258	1,400	491 62
	Québec	5,149	5,571	541	1,219	1,027 42
	Nouvelle-Ecosse	4	12	4	12	7 41
	N.-Brunswick	10	96	10	96	19 00
	Manitoba	5	23	5	23	9 50
	Col.-Britannique	2	13	2	13	3 80
	Ile du Prince-E.	....	....	....	....	....
	Terr. du Nord-O.	11	78	11	78	20 90
		6,204	8,370	831	2,841	1,579 65
Ale, bière et porter	Ontario	33,932	20,980	32,515	20,733	5,277 26
	Québec	66,630	47,867	59,842	42,341	10,429 81
	Nouvelle-Ecosse	54,637	29,039	56,455	29,738	7,605 92
	N.-Brunswick	62,483	33,976	58,450	32,182	7,942 36
	Manitoba	15,221	11,126	19,445	14,106	3,491 46
	Col.-Britannique.	15,341	14,678	17,913	17,507	3,160 74
	Ile du Prince-E.	2,721	1,354	3,611	2,035	519 10
	Terr. du Nord-O.	160	234	160	234	27 03
		251,125	159,254	248,391	158,876	38,453 68

ETAT indiquant les quantités de liqueurs distillées et fermentées importées, etc., au Canada, de 1868 à 1882, etc.—*Fin.*

Articles.	Provinces où importés.	Importés.		Entrés pour la consommation locale.		Droit.
		Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	
1882.		Galls. imp.	$	Galls. imp.	$	$ cts.
Vins de toutes sortes, excepté le mousseux..........	Ontario	61,944	65,112	57,119	62,092	39,949 25
	Québec	480,708	365,540	379,475	283,749	214,118 72
	Nouvelle-Ecosse	24,490	32,851	27,794	31,659	20,617 08
	N.-Brunswick....	14,823	14,101	15,954	16,232	11,791 85
	Manitoba	4,448	6.854	9,668	11,361	7,083 21
	Col.-Britannique	33,554	28,405	33,992	36,346	19,816 29
	Ile du Prince-E..	570	785	1,474	1,999	1,329 03
	Terr. du Nord-O.	8	36	8	36	14 46
		620,545	513,684	525,484	443,474	314,719 89
		Douz.		Douz.		
Vins, mousseux..................	Ontario	3,445	19,217	3,022	18,801	12,213 30
	Québec	18,745	151,208	12,313	100,417	56,971 10
	Nouvelle-Ecosse	815	7,385	789	7,175	4,043 25
	N.-Brunswick....	487	5,957	460	4,051	2,529 30
	Manitoba	1,608	15,885	2,476	22,894	12,205 20
	Col.-Britannique	307	4,033	418	5,159	2,801 76
	Ile du Prince-E.	2	12	5	41	21 30
	Terr. du Nord-O.	....	....	....	....	....
		25,409	201,697	19,483	158,538	90,785 21

ETAT SOMMAIRE indiquant les quantités de liqueurs distillées et fermentées, importées et entrées pour la consommation au Canada, pendant chaque année, depuis 1868 jusqu'à 1882, inclusivement.

Articles.	Importés.		Entrés pour la consommation locale.		Droit.
	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	
1868.	Galls. imp.	$	Galls. imp.	$	$ cts.
Alcool	152,200	59,896	124,536	47,981	108,148 40
Eau-de-vie	247,473	389,789	297,983	463,132	275,411 99
Cordiaux	12,933	14,154	8,534	11,039	6,168 33
Genièvre	475,984	269,056	414,765	227,040	364,597 12
Rhum	347,489	191,114	278,284	158,782	253,017 56
Whisky	175,035	136,973	166,552	129,344	134,606 88
Total, spiritueux	1,411,114	1,060,982	1,290,654	1,037,318	1,141,950 28
Ale, bière et porter	233,386	122,053	199,704	99,798	19,141 35
Vins	Doz. 8,774 / Galls. imp. 486,146	582,826	Doz. 7,163 / Galls. imp. 473,772	561,095	146,312 10
Grand total pour l'année	Douz. 8,774 / Galls. imp. 2,130,646	1,765,861	Douz. 7,163 / Galls. imp. 1,964,130	1,698,211	1,307,403 73
1869.	Galls. imp		Galls. imp.		
Alcool	1,429	1,248	2,983	2,230	2,863 62
Eau-de-vie	287,126	431,235	167,382	247,044	160,657 51
Cordiaux	1,010	2,848	1,666	3,532	2,398 20
Genièvre	476,055	253,416	359,134	206,774	344,773 65
Rhum	243,679	133,176	228,504	124,699	219,750 01
Whisky	135,362	130,273	88,339	88,833	84,838 37
Total, spiritueux	1,144,661	952,196	848,008	673,112	815,281 36
Ale, bière et porter	206,802	106,410	200,926	109,501	26,132 14
Vins	473,785	454,458	411,089	399,236	129,178 63
Grand total pour l'année	1,825,248	1,513,064	1,460,023	1,181,849	970,592 13
1870.					
Alcool	....	....	....	....	....
Eau-de-vie	380,184	493,202	252,197	373,556	242,278 68
Cordiaux	1,302	3,083	1,429	3,423	2,063 50
Genièvre	410,845	195,443	394,173	206,595	378,394 69
Rhum	259,262	142,636	182,088	104,827	175,604 20
Whisky	139,445	124,617	109,655	107,248	105,269 82
Spiritueux, non-énumérés	5,486	4,210	1,937	1,952	2,084 88
Total, spiritueux	1,196,524	963,191	941,479	797,601	905,695 77
Ale, bière et porter	178,610	93,071	188,024	92,917	23,457 56
Vins	796,457	601,491	562,441	478,789	170,547 66
Grand total de l'année	2,171,591	1,657,753	1,691,944	1,369,307	1,099,700 99

ETAT SOMMAIRE—*Suite.*

Articles.	Importés.		Entrés pour la consommation locale.		Droit.
	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	
1871.	Galls. imp	$	Galls. imp.	$	$ cts.
Alcool	554	749	1,350	1,637	451 84
Eau-de-vie	452,247	696,899	293,231	421,595	279,256 16
Cordiaux	1,894	4,362	1,412	3,191	1,926 01
Genièvre	759,846	358,145	478,722	233,911	459,054 80
Rhum	244,255	142,392	185,147	103,623	175,535 77
Whisky	145,567	131,479	122,834	116,677	114,557 94
Spiritueux, non-énumérés	341	799	1,495	1,288	1,551 40
Total, spiritueux	1,604,704	1,334,825	1,084,191	881,922	1,032,333 92
Ale, bière et porter	244,900	125,071	254,514	115,444	28,988 51
Vins	671,291	595,792	509,741	499,065	195,842 15
Grand total pour l'année	2,520,895	2,055,688	1,938,446	1,496,431	1,257,164 58
1872.					
Alcool	1,588	1,296	729	900	699 11
Eau-de-vie	626,575	935,436	433,406	614,616	428,032 18
Cordiaux	2,579	7,682	2,490	8,714	3,816 46
Genièvre	473,698	240,500	518,095	259,081	499,453 12
Rhum	241,372	142,941	212,614	122,556	202,431 87
Whisky	159,606	158,942	150,251	147,437	145,325 03
Spiritueux, non-énumérés	1,718	5,321	3,330	6,119	2,295 79
Total, spiritueux	1,507,136	1,492,118	1,320,915	1,159,423	1,281,853 56
Ale, bière et porter	385,894	208,423	304,734	161,804	40,021 20
Vins de toutes sortes	1,065,158	909,167	780,820	674,210	258,311 91
Grand total pour l'année	2,958,188	2,609,708	2,406,469	1,995,437	1,580,186 67
1873.					
Alcool	1,165	644	8,009	6,144	3,305 78
Eau-de-vie	586,220	874,110	479,316	716,358	449,154 40
Cordiaux	4,360	12,956	3,271	10,674	4,613 62
Genièvre	566,765	324,136	510,492	273,999	488,685 57
Rhum	276,110	153,184	214,652	121,960	198,491 46
Whisky	150,246	162,473	157,952	163,479	141,892 53
Spiri[illegible], non-énumérés	1,361	7,464	1,398	7,427	2,013 17
Total, spiritueux	1,586,227	1,534,967	1,375,090	1,300,041	1,288,156 53
Ale, bière et porter	358,299	204,994	369,393	202,608	40,709 11
Vins de toutes sortes	918,640	772,145	730,890	639,970	245,276 75
Grand total pour l'année	2,86[illegible]	2,512,106	2,475,373	2,142,619	1,582,142 39

ETAT SOMMAIRE—*Suite.*

Articles.	Importés.		Entrés pour la consommation locale.		Droits perçus.
	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	
1874.	Galls. imp.	$	Galls. imp.	$	$ cts.
Alcool	3,972	2,940	2,616	1,999	2,849 27
Eau-de-vie	502,173	878,665	596,757	919,752	582,169 67
Cordiaux	4,504	14,013	4,440	13,329	6,903 46
Genièvre	538,231	295,323	549,898	12,669	547,091 26
Rhum	269,468	141,392	222,607	115,794	220,897 31
Whisky	162,182	188,939	179,047	134,251	177,490 81
Spiritueux, non-énumérés	2,463	11,227	2,550	11,671	3,750 49
Total, spiritueux	1,482,993	1,532,499	1,555,907	1,269,465	1,541,152 27
Ale, bière et porter	490,711	285,025	415,651	244,173	55,874 41
Vins, en futailles	653,883	547,179	876,388	764,856	310,461 43
do en bouteilles	Doz. 20,048	105,748	Doz. 7,267	46,107	14,860 91
Total, vins	....	652,927	....	810,963	325,322 34
Grand total pour l'année.	20,048 Galls. imp. 2,627,587	2,470,451	7,267 Galls imp. 2,849,946	2,324,601	1,922,349 02
1875.	Galls. imp.		Galls. imp.		
Alcool	1,572	977	2,403	1,382	2,887 19
Eau-de-vie	488,379	853,959	345,106	631,919	414,127 15
Cordiaux	3,606	12,902	3,526	12,950	6,342 06
Genièvre	494,987	266,167	455,189	252,621	534,224 92
Rhum	175,085	99,353	158,238	85,263	189,881 63
Whisky	146,451	163,135	129,792	149,616	155,753 20
Spiritueux, non-énumérés	2,614	5,671	2,369	5,549	4,297 34
Total, spiritueux	1,322,694	1,402,164	1,086,643	1,139,400	1,307,510 49
Ale, bière et porter	434,245	242,526	390,636	208,157	49,754 93
Vins, en futailles	629,167	434,213	430,478	329,204	221,490 28
do en bouteilles	Douzaines. 27,535	199,373	Douzaines. 21,419	154,334	50,590 41
Total, vins	....	633,586	....	483,538	272,080 69
Grand total pour l'année.	Douzaines. 27,535 Galls. imp. 2,386,106	2,278,276	Douzaines. 21,419 Galls. imp. 1,916,757	1,831,095	1,629,346 11

ETAT SOMMAIRE—*Suite.*

Articles.	Importés.		Entrés pour la consommation locale.		Droits perçus.
	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	
1876.	Galls. imp.	$	Galls. imp.	$	$ cts.
Alcool	456	425	994	710	1,198 90
Eau-de-vie	359,723	534,539	480,992	824,310	577,194 45
Cordiaux	2,892	10,160	3,371	11,675	6,069 51
Genièvre	358,690	182,039	474,411	258,379	569,296 09
Rhum	164,941	80,944	144,506	75,550	173,408 10
Whisky	123,901	128,484	145,386	165,600	174,469 92
Spiritueux, non-énumérés	2,397	5,076	2,188	4,767	3,931 65
Total, spiritueux	1,013,000	941,667	1,251,848	1,340,991	1,505,568 62
Ale, bière et porter	272,469	141,484	320,234	169,380	40,651 44
Vins	Douzaines. 20,566 Galls imp 491,226	432,744	Douzaines. 25,751 Galls. Imp 637,802	577,264	348,937
Grand total pour l'année	Douzaines. 20,566 Galls.imp. 1,776,695	1,515,895	Douzaines. 25,751 Galls imp. 2,209,884	2,087,635	1,895,157 06
1877.	Galls. imp.		Galls. imp.		
Alcool	2,438	1,465	1,711	948	2,054 67
Eau-de-vie	300,987	524,328	296,573	494,943	355,888 23
Cordiaux	2,908	9,513	2,513	8,349	4,526 80
Genièvre	434,255	222,068	342,772	174,563	411,331 26
Rhum	227,290	97,244	154,510	67,900	185,413 31
Whisky	133,336	131,693	121,037	127,500	145,246 24
Spiritueux, non-énumérés	2,772	5,205	2,800	5,319	5,036 40
Total, spiritueux	1,103,986	991,516	921,916	879,522	1,109,496 91
Ale, bière et porter	148,000	75,371	168,852	88,493	21,247 17
Vins	Douzaines 24,035 Galls.imp. 411,456	431,153	Douzaines 22,070 Galls.imp. 357,506	400,604	226,139 97
Grand total pour l'année	Douzaines. 24,035 Galls.imp. 1,663,442	1,498,040	Douzaines 22,070 Galls.imp. 1,448,274	1,368,619	1,356,884 05

ETAT SOMMAIRE—*Suite.*

Articles.	Importés. Quantité.	Importés. Valeur.	Entrés pour la consommation locale. Quantité.	Entrés pour la consommation locale. Valeur.	Droits perçus.
1878.	Galls. imp.	$	Galls. imp.	$	$ cts.
Alcool	432	254	584	512	701 03
Eau-de-vie	285,584	513,450	256,695	469,669	308,035 90
Cordiaux	3,352	11,018	2,591	8,690	4,663 92
Genièvre	425,948	211,748	339,283	179,100	407,139 77
Rhum	145,383	57,649	114,126	50,548	136,950 40
Whisky	155,972	165,722	110,373	124,262	132,449 28
Spiritueux, non énumérés	2,551	5,557	2,394	5,445	4,308 75
Total, spiritueux	1,019,222	965,398	826,046	838,226	994,249 05
Ale, bière et porter	275,601	140,757	294,651	151,127	43,863 12
Vins, non mousseux	363,052	259,929	342,709	247,162	163,833 32
do mousseux et en bouteille	Douz. 21,998	141,139	Douz. 20,042	134,247	42,344 46
Total, vins	......	401,068	......	381,409	206,177 78
Grand total pour l'année	Douz. 21,998; Galls. imp. 1,657,875	1,507,223	Douz. 20,042; Galls. imp. 1,463,406	1,370,762	1,244,289 95
1879.	Galls. imp.		Galls. imp.		
Alcool	807	584	1,790	963	2,147 37
Eau-de-vie	276,991	484,823	323,108	595,592	393,001 70
Cordiaux	1,980	5,910	2,602	8,068	4,720 08
Genièvre	248.349	124,621	347,727	178,881	421,551 74
Rhum	117,984	41,386	121,057	50,196	147,062 42
Whisky	119,698	132,325	123,223	138,285	149 330 75
Spiritueux, non énumérés	6,110	7,235	3,615	6,945	6,497 25
Total, spiritueux	771,919	796,884	923,122	978,930	1,124,311 31
Ale, bière et porter	236,252	132,421	250,889	141.118	36,759 96
Vins, non mousseux	308,587	243,023	385,899	279,427	191,803 41
do mousseux et en bouteille	Douzaines. 13,715	107,872	Douzaines. 17,574	120,227	42,223 39
Total, vins	......	350,895	......	399,654	234,026 80
Grand total pour l'année	Douz. 13,715; Galls. imp. 1,316,758	1,280,200	Douz. 17,574; Galls. imp. 1,519,702	1,519,702	1,395,098 07

ETAT SOMMAIRE—*Suite.*

Articles.	Importés. Quantité.	Importés. Valeur.	Entrés pour la consommation locale. Quantité.	Entrés pour la consommation locale. Valeur.	Droits perçus.
1880.	Galls. imp.	$	Galls. imp.	$	$ cts.
Eau-de-vie	219,015	432,168	224,238	428,371	325,144 37
Cordiaux	3,121	10,460	2,436	8,884	4,630 47
Genièvre	366,487	163,990	343,663	157,912	455,363 55
Rhum	165,250	56,286	116,349	42,094	154,161 69
Whisky	121,679	126,944	113,950	123,193	150,986 72
Spiritueux, non énumérés	85	69	418	235	554 44
Total, spiritueux	875,637	789,917	801,054	760,689	1,090,841 24
Ale, bière et porter	212,465	131,256	214,887	134,619	32,169 79
Vins, non mousseux	434,223	345,548	434,158	356,575	263,382 92
do mousseux	Douzaines. 13,384	109,014	Douzaines. 12,072	100,209	58,022 44
Total, vins	....	454,562	....	456,784	321,405 36
Grand total pour l'année.	1,522,325 Douzaines. 13,384	1,375,735	1,450,099 Douz. 12,072	1,352,092	1,444,416 39
1881.	Galls. imp.		Galls. imp.		
Eau-de-vie	282,642	526,087	265,608	516,479	385,115 66
Cordiaux	6,695	15,971	3,280	11,622	6,233 04
Genièvre	372,109	172,518	359,874	169,532	476,831 11
Rhum	187,451	86,385	118,620	55,481	157,263 95
Whisky	183,801	168,366	143,281	149,686	189,853 46
Spiritueux, non énumérés	55,342	15,400	804	479	1,064 87
Total, spiritueux	1,088,050	984,727	891,467	903,279	1,216,362 09
Ale, bière et porter	251,125	159,254	248,391	158,876	38,453 68
Vins, non mousseux	632,012	637,649	532,722	538,280	366,876 55
do mousseux	Douzaines 13,555	76 946	Douzaines. 10,552	62,000	35,026 25
Total, vins	....	714,595	....	600,280	401,902 80
Grand total pour l'année.	Galls. imp. 1,971,187 Douzaines. 13,555	1,858,576	Galls imp. 1,672,580 Douz. 10,552	1,662,435	1,656,718 57

TABLEAU SOMMAIRE—*Suite.*

Articles.	Importés.		Entrés pour la consommation locale.		Droits perçus.
	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Valeur.	
1882.	Galls. imp.	$	Galls. imp.	$	$ cts.
Eau-de-vie	282 ,642	526,087	265,608	516,479	385,115 66
Cordiaux........	6.635	15,971	3,280	11,622	6,233 04
Genièvre..	372,169	172,518	359,871	169,532	476,831 11
Rhum	187.451	86.385	118,620	55,481	157,263 95
Whisky	183,801	168,366	143,281	149,686	189,853 46
Spiritueux, non énumérés...............	55,352	15,400	804	479	1,064 87
Spiritueux et eaux fortes................	6,204	8,370	831	2,841	1,579 65
Total, spiritueux	1,094,254	993,097	892,298	906,120	1,217,941 74
Ale, bière et porter..	251,125	159,254	248,391	158,876	38,453 68
Vins, non mousseux..................... ..	Galls. imp. 620,545	513,684	Galls. imp. 525,484	443,474	314,719 89
do mousseux	Douzaines. 25,409	201,697	Douzaines. 19,483	158,538	90,785 21
Total, vins.........	....	715,381	....	602,012	405,505 10
Grand total pour l'année....	Douzaines. 25,409 Galls. imp. 1,965,924	1,867,732	Douzaines. 19,483 Galls. imp. 1,666,173	1,667,008	1,661,900 52

RÉCAPITULATION.

Articles.	Année.	Importés.			Entrés pour la consommation locale.			Droit.
		Quantité.	Quantité.	Valeur.	Quantité.	Quantité.	Valeur.	
		Douzaines.	Galls. imp.	$	Douzaines.	Galls. imp.	$	$ cts.
Spiritueux et liqueurs fermentées et vins de toutes sortes.	1868	8,744	2,130,646	1,765,861	7,163	1,964,130	1,698,211	1,307,403 73
	1869	....	1,825,248	1,513,064	....	1,460,023	1,181,849	970,592 13
	1870	....	2,171,591	1,657,753	....	1,691,944	1,369,307	1,099,700 99
	1871	....	2,520,895	2,055,688	....	1,938,446	1,496,431	1,257,164 58
	1872	....	2,958,188	2,609,708	....	2,496,469	1,995,437	1,580,186 67
	1873	....	2,863,166	2,512,106	....	2,475,373	2,142,619	1,582,142 39
	1874	20,048	2,627,587	2,470,451	7,267	2,849,946	2,374,601	1,922,349 02
	1875	27,535	2,386,106	2,278,276	21,419	1,916,757	1,831,095	1,629,346 11
	1876	20,566	1,776,695	1,515,899	25,751	2,209,884	2,087,635	1,895,157 06
	1877	24,035	1,663,442	1,498,040	22,070	1,448,274	1,368,619	1,356,884 05
	1878	21,998	1,657,875	1,507,223	20,042	1,463,406	1,370,762	1,244,289 95
	1879	13,715	1,316,758	1,289,200	17,574	1,559,910	1,519,702	1,395,098 07
	1880	13,384	1,522,325	1,375,735	12,072	1,450,099	1,352,092	1,441,416 39
	1881	13,555	1,971,187	1,858,576	10,557	1,672,580	1,662,435	1,656,718 57
	1882	25,409	1,965,924	1,867,732	19,483	1,666,173	1,667,008	1,661,900 52
Total pour quinze ans..........................	....	189,019	31,357,633	27,766,308	163,398	28,173,414	25,067,803	22,603,350 23

J. JOHNSON, *Commissaire des douanes.*

Ministère des douanes, Ottawa, 21 mars 1883.

RÉPONSE

(59*a*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 14 mars 1883;—pour copie de toutes pétitions venant de la province de Québec au sujet de la législation projetée relative à la vente des liqueurs enivrantes,

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat intérimaire.

Secrétariat d'Etat,
10 avril 1883.

RÉPONSE

(59*b*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 2 avril 1883;—pour copie des dépêches, etc., au sujet des lois du Canada et des provinces relatives à l'imposition des restrictions sur la vente des boissons enivrantes.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN.
Secrétaire d'Etat intérimaire.

Secrétariat d'Etat,
10 avril 1883.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(60)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 28 février 1883 ;—pour copie de la correspondance, etc , relative à la nomination de l'honorable Hector Fabre à la position qu'il occupe maintenant en France ; aussi, un état faisant connaître la nature de ses fonctions et le salaire et la commission qui lui sont ou qui lui seront payés pour tels services, etc. ; aussi, copie de tous rapports faisant connaître les résultats de sa mission.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat intérimaire

Secrétariat d'Etat,
5 mars 1883.

RÉPONSE

(61)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 26 février 1883 ;—pour copie de toute correspondance échangée entre tout membre du gouvernement et tous hôteliers licenciés, de toutes pétitions, etc., présentés par toute telle personne au sujet de mesures législatives affectant la vente des liqueurs,

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat intérimaire.

Secrétariat d'Etat,
5 mars 1883.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(62)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 7 mars 1883 ;—pour copie de toute correspondance échangée avec les municipalités et des pétitions présentées par elles, touchant la nomination de huissiers fédéraux pour escorter les prisonniers des prisons de comté aux pénitenciers.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat intérimaire.

Secrétariat d'Etat,
27 mars 1883.

RÉPONSE SUPPLÉMENTAIRE

(62*a*)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 7 mars 1883 ;—pour copie de toute correspondance échangée avec les municipalités et des pétitions présentées par elles, touchant la nomination de huissiers fédéraux pour escorter les prisonniers des prisons de comté aux péniciers.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat intérimaire.

Secrétariat d'Etat,
11 avril 1883.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

DÉCLARATION

(63)

De la cour suprême du Canada, à l'effet que la cédule D des règles de la dite cour soit amendée, et qu'il soit imposé par le régistraire, et à sa discrétion, sur l'agent régulièrement inscrit dans tout appel, une allocation jusqu'au montant de $20.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la déclaration ci-dessus n'est pas imprimée.*]

RÉPONSE

(64)

A un ORDRE DE LA CHAMBRE DES COMMUNES en date du 27 février 1883 :—pour la production de toute la correspondance échangée entre des membres de cette Chambre ou autres personnes et le gouvernement, au sujet de l'étude hydrographique des grands lacs, du fleuve et du golfe Saint-Laurent, et des côtes maritimes du Canada.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Faisant fonction de secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
3 avril 1883.

MATIÈRES.

Lettre du	30 août 1877 —	Le capitaine Parsons au ministre de la marine.
"	7 sept. "	Le sous-ministre de la marine au capitaine Parsons.
"	20 " "	Le capitaine Parsons au sous-ministre.
"	3 juill. 1878—	do do do
"	10 octobre "	Le sous-ministre au capitaine Parsons.
"	28 " "	do do
"	21 déc. "	S. J. Dawson, M.P., au sous-ministre.
"	26 mars 1879—	do do do
"	31 " "	do do do
"	9 avril "	Le sous-ministre à S. J. Dawson, M.P.
"	" "	Le sous-ministre au capitaine Evans.
"	17 mai "	Le capitaine Evans au sous-ministre.
"	9 juin "	Le sous-ministre à S. J. Dawson, M.P.
"	" "	Le sous-ministre au capitaine Parsons.
"	" "	Le sous-ministre au capitaine Symes.
"	19 " "	Le capitaine Evans au sous-ministre.
"	25 " "	S. J. Dawson, M.P., au sous-ministre.
"	27 " "	Le sous-ministre à S. J. Dawson, M.P.
"	4 mars, 1880—	S. J. Dawson, M.P., au ministre.
"	17 " "	Le sous-ministre à S. J. Dawson, M.P.
"	26 octobre 1882—	Le sous-ministre au capitaine Scott.
"	27 " "	Le sous-ministre au capitaine Collins.
"	30 " "	Le capitaine Scott au sous-ministre.
"	31 " "	Le capitaine Collins au sous-ministre.
"	27 novembre "	do do
"	5 décembre "	Le sous-ministre au capitaine Collins.
"	16 " "	Le ministre à sir A. T. Galt.
"	4 janvier 1883—	L'honorable sir A. T. Galt au ministre.
"	5 " "	do do do
"	3 février "	do do do
"	14 " "	L'honorable P. Fortin au ministre.
"	22 " "	Le sous-ministre au capitaine Scott.
"	28 " "	Le commandant Maxwell au ministre.

GODERICH, 30 août 1877.

MON CHER MONSIEUR,—Je désire attirer votre attention sur un certain nombre de battures et récifs dans le lac Supérieur et la baie Georgienne, qui ne se trouvent pas indiqués sur les cartes de Bayfield. Un de ces écueils a récemment causé la perte du beau vapeur canadien le *Cumberland*, qui faisait le service entre Collingwood et Duluth, sur le lac Supérieur, dans la soirée de mardi le 24 juillet dernier.

Comme les cartes de Bayfield sont les seules cartes des bords du nord, et notre seule sauvegarde, j'espère que vous jugerez à propos de prévenir de nouveaux sinistres en faisant indiquer ces écueils sur nos cartes.

Je vous donnerai volontiers tous renseignements que vous pourrez me demander.

J'ai l'honneur d'être etc.,

J. G. PARSONS, ci-devant patron du vapeur *Cumberland.*

A M. le ministre de la marine et des pêcheries.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
OTTAWA, 7 septembre 1877.

MONSIEUR,—J'accuse réception de votre lettre du 20 août dernier, dans laquelle vous attirez l'attention du gouvernement sur un certain nombre d'écueils du lac Supérieur et de la baie Georgienne, qui ne sont pas indiqués dans les cartes de Bayfield. En réponse je dois vous dire que si vous voulez fournir au département une description de quelque écueil qui ne soit pas indiqué sur les cartes dont vous parlez, les mesures nécessaires seront prises pour réparer la lacune.

J'ai l'honneur d'être etc.,

WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine et des pêcheries.

Capitaine J. G. PARSONS, ci-devant patron du vapeur *Cumberland,* Goderich, Ont.

GODERICH, 20 septembre 1877.

MON CHER MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 7 septembre au sujet des écueils, etc., du lac Supérieur et de la baie Georgienne, non indiqués sur nos cartes, je ne saurais pour le moment vous dire correctement où ils gisent, vu que je n'ai pas de carte ici ; mais si vous voulez avoir la complaisance de m'envoyer les trois cartes du lac Supérieur, de Bayfield, et ses cartes de la baie Georgienne et du lac Huron, j'y trouverai les écueils qui n'y sont pas indiqués et vous les renverrai ; mais je suis d'avis que pour qu'ils puissent être correctement indiqués, il faudrait qu'il en fût fait un relèvement régulier. A l'aide d'un petit vapeur il serait facile d'en faire l'exploration dans l'espace de deux à quatre semaines ; et comme le commerce de transport des voyageurs augmente rapidement sur ces eaux, il est dangereux de retarder. Le premier de ces écueils qui se rencontre sur la route vers le nord-ouest à partir de Collingwood, est une grande et dangereuse batture qui gît à six milles à l'est de Lonely Island.

2° On rapporte qu'il en existe un autre à 10 ou 12 milles au nord-est de Lonely Island.

3° Un autre dans la baie de Smith, près du village de Wequenikong.

4° Un grand récif dans la baie Heywood, quatre milles au nord de Manitowaning.

5° Une petite batture à l'est-nord-est de l'île Heywood.

6° Une petite batture au nord de l'île Clapperton, couverte de seize à dix-huit pieds d'eau.

7° Une grande batture à la hauteur de l'extrémité nord-ouest de l'île de Barrie.

8° Plusieurs battures à l'ouest de l'île de Grant, sur la route entre les districts de Mississagua et la scierie de la rivière Thessalon ; nombre de bâtiments se sont échoués sur ces battures.

9° Une batture près des vieilles mines de cuivre de Bruce.

10° Un haut-fond ou récif à la hauteur du phare flottant de la pointe Corbay, à trois quarts de mille de la rive.

11° Un grand récif au sud-ouest de la Pointe des Mines de Cuivre, distance de quatre milles.

12° Rochers et récifs à deux milles et demi au nord des Mines de Québec, île Michipiceton.

Batture au nord des îles d'Ardoise (*Slate Island*) à une distance d'un mille et demi.

14° Batture au sud-sud-est des îles Pays Plats, à l'entrée de l'est du lac Nipigon.

15° Batture au nord des Pays-Plats, à l'entrée de l'est de la baie de Nipigon.

16° Batture au sud-est de l'île Verte, dans la baie de Nipigon.

17° Petite batture à l'ouest des îles de Victoria, dans le chenal des bateaux à vapeur voyageant entre la baie du Tonnerre et Duluth.

18° Cinq récifs à la hauteur de l'extrémité supérieure de l'île Royale, près des *Rocks-of-Ages*.

Il n'y a presque pas de chenal entre l'île de la Farine (*Flour Island*) et l'île Saint-Ignace, bien que la carte indique que l'eau soit très profonde entre ces îles.

Je serai toujours heureux de donner tout autre renseignement.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

J. G. PARSONS.

M. Wm. Smith, sous-ministre de la marine et des pêcheries.

Collingwood, 3 juillet 1878.

Mon cher monsieur,—Je vous ai écrit deux fois l'année dernière au sujet des écueils de la baie Georgienne et du lac Supérieur, non-indiqués sur les cartes canadiennes. Voulez-vous avoir la complaisance de m'informer si c'est l'intention du gouvernement de faire marquer les écueils sur nos cartes, ou d'en faire connaître la position aux marins. Il y a aujourd'hui sur la baie Georgienne et les bords du nord du lac Supérieur nombre de vapeurs dont les patrons ne connaissent pas la position de ces écueils.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

J. G. PARSONS.

L'honorable ministre de la marine et des pêcheries.

Département de la marine et des pêcheries, Ottawa, 10 octobre 1878.

Monsieur,—Au sujet de votre lettre du 20 septembre 1877, dans laquelle vous disiez que vous marqueriez certains écueils si l'on vous envoyait des cartes, je dois vous dire que je vous ai fait envoyer par la poste les cartes Bayfield du lac Huron. Veuillez me les renvoyer portant l'indication des écueils.

J'ai l'honneur d'être, etc.

Wm. SMITH, sous-ministre de la M. et des P.

Capt. J. G. Parsons, Goderich, Ont.

Département de la marine et des pêcheries, Ottawa, 28 octobre 1878.

Monsieur,—Je vous envoie aujourd'hui trois cartes du lac Supérieur, afin que vous y marquiez les écueils dont vous considérez l'indication comme nécessaire à la navigation.

J'ai l'honneur d'être, etc.

Wm. SMITH, sous-ministre de la M. et des P.

Capt. J. G. Parsons, Goderich, Ont.

Ottawa, 21 décembre 1878.

Monsieur,—De nombreuses battures et rochers non indiqués dans les cartes de Bayfield ont été découverts dans la baie Georgienne et le chenal du nord, c'est-à dire entre le chenal qui sépare les îles Manitoulines de la côte nord du lac Huron. Il y a quelques années, un navire de 900 tonneaux s'est perdu sur ces écueils, et plusieurs bâtiments s'y sont échoués et n'ont pu se remettre à flot qu'après le sacrifice d'une partie de leur cargaison. La position de ces écueils devrait être signalée par les

capitaines de bateaux qui connaissent la route, et je suggère respectueusement qu'un relèvement en soit fait pour qu'ils puissent être marqués sur les cartes.

Je désire aussi attirer votre attention sur la nécessité de nouveaux phares aux endroits ci-dessous mentionnés par ordre d'importance.

Cap Robert.
Pointe de l'île aux Fraises. } Très nécessaires.
Manitowaning.
Mudge Bay, chenal sud de Clappeton.
Cap Wingfield (Tête de Cabot.)

Je vous envoie avec la présente une lettre et une carte qui me viennent du capitaine Campbell, du steamer *Northern Queen.*

La position des écueils est indiquée sur la carte, et la lettre contient des renseignements utiles.

Le nombre des bâtiments sur la baie Georgienne et le chenal du nord augmente tous les ans, et je crois qu'il serait bon de porter au budget un crédit suffisant pour le relèvement de ces écueils et la construction des phares les plus importants.

J'ai l'honneur d'être, etc.

S. J. DAWSON.

A Wm. Smith, sous-ministre de la marine et des pêcheries.

Collingwood, 16 décembre 1878.

Monsieur,—Je vous adresse une carte de la côte nord du lac Huron, dans laquelle sont indiqués les endroits où il serait nécessaire de placer des phares et des bouées pour la sûreté des vapeurs et des voiliers qui naviguent le long de la côte nord du lac Huron et sur la baie Georgienne. Les points rouges indiquent où il faut des feux, et les croix au crayon sont aux endroits où se trouvent des écueils non marqués sur les cartes. Les rochers indiqués près des îles Grant sont ceux sur lesquels s'est perdu en 1872 un grand navire d'environ 900 tonneaux, le *C. P. Williams.* Tous les ans des capitaines de bâtiments trouvent de nouveaux écueils, témoins les deux battures à la hauteur de l'île Isolée; plusieurs navires y ont échoué et n'ont pu se mettre à flot qu'en jetant par-dessus bord une partie de leur cargaison. Il devrait donc être fait un relèvement du lac afin que tous les récifs puissent être indiqués sur les cartes.

Les endroits où le besoin de phares se fait le plus sentir en ce moment sont le Cap Robert, l'île aux Fraises, l'île Papoose, et la Tête de Cabot. Comme les îles Manitoulines se colonisent rapidement, il faudra un certain nombre de feux aux ports d'escale ou dans les environs, savoir: à Gore-Bay, Mudge-Bay, chenal de Clapperton, Manitowaning et la Pointe-Heywood.

Les vapeurs ont beaucoup de difficulté à passer le Petit-Courant à cause des cailloux qui sont dans le chenal. Ces cailloux pourraient être enlevés à peu de frais, et cela serait d'un grand avantage à la navigation en cet endroit.

Avec l'espoir que vous réussirez à faire améliorer la navigation,

J'ai l'honneur d'être, etc.,

P. M. CAMPBELL, capitaine du *Northern Queen.*

P.S. Vouillez me renvoyer la carte.

A M. S. J. Dawson, M. P.

Chambre des Communes, 26 mars 1879.

Monsieur,—Je désire porter à votre attention qu'il existe dans les lacs Huron et Supérieur des battures et des récifs qui ne sont pas indiqués dans les cartes de Bayfield; quelques uns de ces écueils sont sur la route ordinaire des navires, et tous sont plus ou moins dangereux, parce qu'ils ne sont pas marqués sur les cartes officielles.

Il y a quelque temps j'ai envoyé à votre département une carte qui m'avait été prêtée par le capitaine Campbell, du *Northern Queen*, et sur laquelle étaient indiqués les battures et les récifs découverts depuis quelques années dans la baie Georgienne et le long du chenal du nord du lac Huron, en même temps qu'un mémoire dressé par lui à ce sujet.

Depuis, j'ai également communiqué au département plusieurs cartes appartenant au capitaine Symes, du vapeur *Manitoba*, sur lesquelles avaient été marquées par ce marin les écueils récemment découverts dans le lac Supérieur.

Je crois qu'il serait bon que ces écueils fussent relevés et indiqués dans les cartes officielles. Les frais de l'exploration ne seraient pas considérables, tandis que les avantages qui en résulteraient pour la navigation seraient immenses

L'accroissement du trafic sur les grands lacs rend la chose nécessaire, et je pourrais dire que les pertes qui ont déjà été éprouvées dépassent de beaucoup ce que coûteraient les travaux demandés.

Tandis que je suis sur le sujet permettez moi d'attirer votre attention sur la nécessité qu'il y a de placer de nouveaux phares le long du chenal du nord du lac Huron et en plusieurs endroits du lac Supérieur.

Le capitaine Campbell et le capitaine Symes auront besoin de leurs cartes à l'ouverture de la navigation, et il serait bon que les notes qu'ils y ont faites fussent copiées sur les cartes officielles du département.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

S. J. DAWSON.

A l'honorable J. C. Pope, ministre de la marine et des pêcheries.

CHAMBRE DES COMMUNES,
OTTAWA, 31 mars 1879.

MON CHER MONSIEUR,—Dans la lettre ci-incluse, le capitaine Symes parle des écueils et des phares proposés indiqués sur sa carte.

Vous verrez qu'il suggère l'extrémité ouest de Pie-Island et de l'île Victoria. Ces phares seraient certainement d'une très grande importance pour les navires naviguant entre la baie du Tonnerre et Duluth, et leur permettraient de garder le chenal le moins éloigné du rivage et de se soustraire à beaucoup de risques et de mauvais temps.

Je ne vois pas que les feux qui conduisent à la baie de Nipigon soient de beaucoup d'utilité ici à un certain temps, et ils pourraient être transférés à Pie-Island ou à l'île Victoria.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

S. J. DAWSON.

M. Wm. Smith, sous-ministre de la M. et des P.

SARNIA, 26 février 1879.

MON CHER MONSIEUR,—A présent que le parlement est en session, je crois qu'il est bon que vous connaissiez quelques-uns des besoins de la marine marchande sur le lac Supérieur ; et je n'ai pas de doute que vous vous en occupiez devant le parlement.

1. Les vapeurs et les voiliers courent de grands risques en tout temps, pour ne rien dire des nuits noires, des tempêtes de neige, ou de la brume, par suite de ce que les cartes Bayfield ne donnent pas l'état des fonds ; il y a plusieurs récifs et battures qui n'y sont pas indiqués, et la navigation est conséquemment difficile. Je vous ai envoyé les cartes de Bayfield, portant l'indication au crayon des routes et des rochers. Vous verrez qu'un certain nombre de rochers sont presque sur la voie des vapeurs et devraient être marqués par des bouées.

Il devrait être fait un relèvement du lac, du côté du Canada, pour la sûreté de la navigation Je vous ai envoyé une carte américaine, pour vous faire voir comment est relevé le côté des Etats-Unis; vous y verrez, près de Mamance et de Presian-Isle, des rochers qui ne sont pas indiqués dans les cartes de Bayfield. Le capitaine Clark, de la Pointe-aux-Pins, rapporte l'existence d'une batture à environ 6 milles au sud-ouest du havre de Québec, île Michipicoten. Si un bateau venait en contact avec cet écueil dans un gros temps, peut-être ne se sauverait-il pas une seule vie.

2. Il y a besoin de plusieurs phares, quelques-uns pour marquer la voie, d'autres pour indiquer les ports de refuge. Vous les trouverez marqués sur les cartes ; ceux de Victoria, de Pie-Island, et de l'île du Passage, sont très nécessaires. Ceux des

îles d'Ardoise, de la Tête de Loutre, du Petit et du Gros Cap, et de Gargantua, feront de bons phares de direction de même que des phares de ports de refuge.

J'espère que vous êtes bien.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

JAS. B. SYMES, vapeur *Manitoba*, Sarnia.

M. S. J. DAWSON, M. P.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
OTTAWA, 9 avril 1879.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 31 du mois dernier, contenant une lettre du capitaine Symes relative à des écueils, etc., sur le lac Supérieur, et je dois vous dire que le département va s'occuper de la chose.

Quant à l'établissement d'un phare à l'île du Passage, veuillez être assez bon d'informer le capitaine Symes que nous ne pouvons construire de phare en cet endroit, vu que l'île appartient aux Etats-Unis.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

Wm. SMITH, sous-ministre de la marine et des pêcheries.

M. S. J. DAWSON, M. P., Chambre des communes.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES,
OTTAWA, 9 avril 1879.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser ci-inclus copie d'une lettre reçue du capitaine Parsons, de Goderich, Ont., au sujet de certains écueils qui se trouvent sur les lacs Huron et Supérieur, ainsi que des cartes sur lesquelles il a marqué les endroits où sont situés ces écueils. Je dois aussi vous informer qu'on a demandé au gouvernement canadien de faire relever ces écueils, et le ministre de la marine me charge de vous demander de bien vouloir m'informer si la chose peut être faite par un ingénieur hydrographe de l'amirauté, ou si les renseignements fournis par le capitaine Parsons sont suffisants pour nous permettre de modifier les cartes en conséquence.

Veuillez renvoyer les cartes.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

Wm SMITH, sous-ministre de la marine et des pêcheries.

Capitaine F. J. O. EVANS, C.B., M.S.R.,
Hydrographe de l'amirauté, Whitehall, Londres, Angleterre.

AMIRAUTÉ, S.-O., 17 mai 1879.

MONSIEUR,—J'accuse réception de votre lettre du 9 du mois dernier, et vous remercie des renseignements contenus dans les cartes et les remarques qui les accompagnent, au sujet de la position de certains écueils sur les lacs Huron et Supérieur.

Les renseignements ont été trouvés suffisants pour déterminer la position des écueils en question, et ceux-ci ont été marqués sur les cartes de l'amirauté d'après ces renseignements, à l'exception de quelques-uns d'entre eux qui avaient déjà été marqués à la suite de renseignements obtenus par l'exploration américaine.

Il vous sera envoyé des copies des cartes de l'amirauté.

Vous recevrez par la poste aux livres les cartes que vous m'avez fait tenir.

J'ai l'honneur, etc.,

FREDERICK JOHN EVANS, hydrographe.

M. WM. SMITH, sous-ministre, M. et P.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES, OTTAWA, 9 juin 1879.

MONSIEUR,—Au sujet des obstacles causés à la navigation par les écueils des lacs Huron et Supérieur qui ne sont pas marqués sur les cartes, je dois vous dire que le département s'est mis en communication avec l'amirauté et lui a fourni tous les renseignements qu'il a pu obtenir, pour faire marquer ces écueils sur les cartes de l'amirauté, et il a été reçu de l'hydrographe une lettre en date du 17 du mois dernier, disant que les renseignements fournis ont été trouvés suffisants pour déterminer la position des écueils, et que ceux-ci ont été marqués sur les cartes de l'amirauté, à

l'exception de quelques-uns d'entre eux qui avaient déjà été marqués à la suite de renseignements obtenus par l'exploration américaine.

J'ai l'honneur d'être, etc,

WM. SMITH, sous-ministre de la M. et des P.

M. S. J. DAWSON, M.P., Baie-du-Tonnerre, Algoma.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES, OTTAWA, 9 juin 1879.

MONSIEUR,—Au sujet des obstacles causés à la navigation par les écueils des lacs Huron et Supérieur qui ne sont pas marqués sur les cartes, je dois vous dire que le département s'est mis en communication avec l'amirauté et lui a fourni tous les renseignements qu'il a pu obtenir, pour faire marquer ces écueils sur les cartes de l'amirauté, et il a été reçu de l'hydrographe une lettre en date du 17 du mois dernier, disant que les renseignements fournis ont été trouvés suffisants pour déterminer la position des écuils, et que ceux-ci ont été marqués sur les cartes de l'amirauté, à l'exception de quelques-uns d'entre eux qui avaient déjà été marqués à la suite de renseignements obtenus par l'exploration américaine.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

WM. SMITH, sous-ministre de la M. et des P.

Capitaine J. G. PARSONS, Goderich, Ont.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES, OTTAWA, 9 juin 1879.

MONSIEUR,—Au sujet des obstacles causés à la navigation par les écueils des lacs Huron et Supérieur qui ne sont pas marqués sur les cartes, je dois vous dire que le département s'est mis en communication avec l'amirauté et lui a fourni tous les renseignements qu'il a pu obtenir, pour faire marquer ces écueils sur les cartes de l'amirauté, et il a été reçu de l'hydrographe une lettre en date du 17 du mois dernier, disant que les renseignements fournis ont été trouvés suffisants pour déterminer la position des écueils, et que ceux-ci ont été marqués sur les cartes de l'amirauté, à l'exception de quelques-uns d'entre eux qui avaient déjà été marqués à la suite de renseignements obtenus par l'exploration américaine.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

WM. SMITH, sous-ministre de la M. et des P.

Capitaine J. B. SYMES, Sarnia, Ont.

DÉPARTEMENT DE L'HYDROGRAPHIE AMÉRICAINE,
19 juin 1879.

MONSIEUR,—Relativement à votre lettre du 9 avril 1879,—et à ma réponse du 17 du mois dernier, je vous envoie des copies des cartes suivantes, corrigées d'après les renseignements fournis par le capitaine Parsons touchant certains écueils dans les lacs Huron et Supérieur, savoir, les cartes portant les numéros 320, 321, 322, 323 327, 519.

(Par la poste aux livres.)

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. J. EVANS, hydrographe.

M. le sous-ministre de la marine et des pêcheries, Canada.

QUEEN'S HOTEL, TORONTO, 25 juin 1879.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 9 du courant, dans laquelle vous m'informez que votre département a communiqué avec l'amirauté au sujet des obstacles causés à la navigation par les écueils du lac Huron et du lac Supérieur, et que sur les renseignements fournis l'hydrographe a pu fixer la position de ces écueils sur les cartes de l'amirauté.

Tout en rendant témoignage à la promptitude avec laquelle a agi votre département, et du profond intérêt qu'il a toujours manifesté pour tout ce qui se rapporte à l'amélioration de la navigation sur les grands lacs, permettez-moi de dire que vu qu'il

n'a pas été fait de relevé des écueils en question pour en constater la position avec précision, je crains que les renseignements fournis à l'hydrographe n'étaient guères assez exacts pour lui permettre d'indiquer ces écueils correctement sur les cartes de l'amirauté.

Je crois que tous les renseignements sur le sujet à la connaissance des capitaines naviguant sur les lacs ou d'autres personnes, étaient contenus dans les cartes que j'ai eu l'honneur de vous soumettre l'hiver dernier, mais ces cartes ne contenaient qu'une indication approximative des écueils, destinée à aider l'ingénieur chargé des travaux. Jamais on n'avait songé que vous seriez sous l'impression que la position des écueils ait été obtenue par un relevé ni même établie au moyen de relèvements précis de la boussole.

Il n'a jamais été obtenu de renseignements plus précis, et je n'ai guère besoin de dire que les conséquences les plus sérieuses pour la vie et la propriété pourraient résulter d'inexactitudes dans l'indication des écueils sur les cartes de l'amirauté. Ces cartes sont toujours regardées comme des guides sûrs, et font autorité absolue ; or le navigateur des lacs qui se reposerait sur l'idée que ces écueils sont correctement marqués, pourrait, en évitant l'endroit indiqué, aller se jeter sur l'écueil lui-même.

Si la chose arrivait et qu'il s'en suivît un naufrage, le gouvernement serait sans doute appelé à payer des dommages-intérêts.

Pour citer un cas entre autres, il y a différence d'opinion parmi les pilotes du lac Supérieur sur la situation exacte de l'écueil rapporté comme existant à la hauteur du port de l'île Michipicoton.

Si donc les écueils étaient marqués sur les cartes sans renseignements plus précis que ceux qui sont connus à présent, au lieu de donner plus de sécurité elles pourraient conduire les navires à leur perte. Il y a quelques années un beau navire perdit une partie de sa cargaison et faillit naufrager lui-même pour s'être éloigné trop en évitant l'écueil dont je viens de parler, la tempête l'ayant poussé au large de façon à ne lui pas permettre de gagner l'abri de l'île. La chose ne serait pas arrivée si le capitaine eût été sûr de la situation exacte de l'écueil.

J'ai déjà eu occasion d'attirer l'attention de votre département sur la perte d'un grand navire sur l'écueil (non marqué sur les cartes de l'amirauté) qui se trouve à la hauteur de la rivière des Espagnols, sur le lac Huron.

Il faut assurément un relevé, et je voudrais persuader le ministre de la nécessité de le faire faire aussitôt que les circonstances le permettront.

Le pays encourt aujourd'hui de grands frais pour ouvrir des communications par chemins de fer entre le lac Supérieur et les territoires du Nord-Ouest, et assurément le serait à propos de rendre la navigation qui desservira ces chemins de fer aussi sûre que possible.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

S. J. DAWSON.

M. Wm. Smith, sous-ministre de la M. et des P.

Département de la marine et des pêcheries,
27 juin 1879.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 25 courant, relativement aux obstacles causés à la navigation par les écueils dans les lacs Huron et Supérieur, et dans laquelle vous regrettez que l'hydrographe ait reçu des renseignements qui lui ont permis de marquer la position de ces écueils sur les cartes de l'amirauté avant qu'un relevé régulier en ait été fait, et vous suggérez que ce relevé soit fait pour éviter les erreurs qui pourraient résulter de l'incorrection des cartes de l'amirauté et qui pourraient être désastreuses pour les navires qui voyagent sur les lacs. En réponse, je vous informe que le département s'occupera de votre proposition.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

Wm. SMITH, sous-ministre de la marine et des pêcheries.

S. J. Dawson, M. P., Queen's Hotel, Toronto.

OTTAWA, 4 mars 1880.

MON CHER MONSIEUR,—L'année dernière, je vous ai envoyé un mémoire dans lequel je mentionnais que certains nouveaux phares étaient devenus nécessaires à la navigation des eaux canadiennes sur les lacs Huron et Supérieur. J'attirais aussi votre attention sur la nécessité de faire faire un relevé de plusieurs écueils qui ont récemment été découverts dans des endroits dangereusement rapprochés de la route des navires.

Avec l'espoir que ces choses ne seront pas oubliées dans le budget qui va bientôt être présenté.

Croyez-moi bien votre, etc.,

S. J. DAWSON.

A l'honorable J. C. POPE,
Ministre de la marine.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES

OTTAWA, 17 mars 1880.

MONSIEUR,—Je suis chargé par le ministre de la marine d'accuser réception de votre lettre du 4 courant, par laquelle vous attirez son attention sur votre mémoire de l'année dernière, dans lequel vous représentiez que certains nouveaux phares étaient devenus nécessaires à la navigation des eaux canadiennes sur les lacs Huron et Supérieur, et vous attiriez l'attention sur l'opportunité de faire un relevé de plusieurs écueils qui ont récemment été découverts dans des endroits dangereusement rapprochés de la route des navires. Je dois vous informer que le département va s'occuper de ces choses.

Veuillez dire quels sont les phares que vous considérez comme les plus nécessaires.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

WM. SMITH, sous-ministre, M. et P.

M. S. J. DAWSON, M.P., Chambre des communes.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES.

OTTAWA, 26 octobre 1882.

MONSIEUR,—Il a été dit dans les journaux à l'occasion de l'enquête que vous avez faite relativement à la perte de l'*Asia*, qu'il a été découvert dans la baie Georgienne un écueil qui n'est pas indiqué sur les cartes. Veuillez faire un rapport complet sur la chose, vu que le département veut prendre les mesures nécessaires pour faire relever cet écueil et le faire marquer sur la carte.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

WM. SMITH, sous-ministre, M. et P.

Capitaine P. A. SCOTT, M.R., Halifax.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES.

OTTAWA, 27 octobre 1882.

MONSIEUR,—Il a été dit dans les journaux à l'occasion de l'enquête qui a été faite sur la perte de l'*Asia*, qu'il a été découvert dans la baie Georgienne un écueil qui n'est pas indiqué sur les cartes. Veuillez m'informer si vous en savez quelque chose, si vous considérez les cartes de la baie Georgienne comme correctes, et s'il est nécessaire de faire un nouveau relevé.

Je suis, etc.,

WM. SMITH, sous-ministre, M. et P.

Capitaine GEORGE COLLINS,
Gardien de phare, Ile Nottawasaga, Ont.

BUREAU D'EXAMEN DES CAPITAINES ET SECONDS, HALIFAX.

NOUVELLE-ECOSSE, 30 octobre 1882.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 26 courant relativement à des écueils non-mentionnés dans les cartes de l'amirauté de la baie Georgienne, Ont., je dois

dire que j'ai appris qu'il en existe plusieurs dans la baie et dans le lac Supérieur, qui ne sont pas marqués sur les cartes.

Je vous envoie sous ce pli copie d'une lettre sur le sujet, adressée au maire de Collingwood, et qui m'a été remise.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

P. A. SCOTT.

A M. le sous-ministre, M. et P.

Owen-Sound, 30 septembre 1882.

Cher monsieur,—Le public est profondément intéressé sur l'enquête qui se fait sur la perte du malheureux *Asia*, sur les circonstances probables qui ont accompagné cette perte, et l'endroit où elle est arrivée.

Les renseignements qui suivent m'ont été fournis par M. Alexander McKay, qui a fait la pêche pour moi cette année à la hauteur des îles Club et Lonely, et dans le voisinage de la rivière des Français. Cet homme a fait la pêche pendant quinze ans sur la baie Georgienne et est familier avec toutes les îles, les écueils, etc.

Il dit qu'il existe un très dangereux écueil qui n'est pas marqué sur la carte, à l'est-quart-nord-est du port de l'île Club, à vingt et un milles de distance, et à environ quinze milles de l'extrémité de l'ouest de l'île Isolée, à vingt-cinq milles de l'île Carrée et à la même distance de l'embouchure de la rivière des Français.

Ce haut-fond a environ un mille de long, gît nord-ouest et sud-est, et a de 100 à 200 verges de large; l'extrémité de l'ouest n'est recouverte que de cinq à sept pieds d'eau, et son bateau de pêche ne peut y passer sans relever sa quille. Un des cailloux est à six pouces de la surface de l'eau; sur le reste du haut-fond il y a de six à huit pieds d'eau.

Il serait bon d'attirer l'attention des autorités sur cet écueil et sur sa dangereuse position.

Le capitaine de l'*Asia*, après avoir quitté notre port en vue des signaux et de la baisse barométrique, a dû se tenir près de la côte jusqu'à la Tête de Cabot, et de là se diriger tout droit sur French-Town, et d'après les renseignements mis au jour, il n'est pas improbable que son vapeur ait trouvé sa perte dans le voisinage de cet écueil.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

B. ALLEN.

M. J. C. Dugeon, maire de Collingwood.

Ile Nottawasaga, 31 octobre 1882.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 27 courant, me chargeant de vous informer si je connais l'écueil dont parlent les journaux à l'occasion de l'enquête qui s'est faite sur la perte de l'*Asia*, si je considère les cartes de la baie Georgienne comme correctes, et s'il est nécessaire de faire un nouveau relevé.

Je fais respectueusement rapport que je ne connais rien de l'écueil dont il s'agit mais que je sais qu'il y a d'autres écueils non marqués sur les cartes de cette baie. J'ai entendu parler d'autres écueils vus par des capitaines de navires et non marqués sur les cartes. J'en aurais fait rapport plus tôt, mais n'en ayant pas été requis, je craignais que le département pût regarder la chose comme un excès de zèle.

Si le département juge à propos de m'autoriser à me procurer les cartes de cette baie, j'indiquerai en encre rouge la position des différents écueils qui ne sont pas marqués déjà, et je les enverrai au département.

Je suis d'avis que si de nouvelles cartes étaient publiées portant l'indication des écueils connus aujourd'hui et qui ne sont pas marqués sur les cartes actuelles, il n'y aurait pas besoin d'un nouveau relevé, bien que je n'aie aucun doute qu'un relevé constaterait l'existence de plusieurs autres écueils de moindre importance le long des bords du nord.

Je suis à me renseigner sur les différents hauts-fonds dont il est question; mais cela prendra quelque temps. Mes renseignements seront prêts quand je ferai mon rapport final, ce qui ne sera pas avant que mon phare soit éteint (le 20 décembre pro-

chain). En attendant, si le département m'autorise à me procurer les cartes nécessaires, je me ferai un plaisir marquer de les différents écueils qui ne sont pas déjà indiqués.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

GEORGE COLLINS.

M. Wm. Smith, sous-ministre, M. et P.

Ile Nottawasaga, 27 novembre 1882.

Monsieur,—Conformément à vos instructions du 27 du mois dernier, me chargeant de vous informer si je connais l'écueil dont il a été question à l'occasion de la perte de l'*Asia*, si je considère les cartes de la baie Georgienne comme correctes, et s'il est nécessaire de faire un nouveau relevé, j'ai l'honneur de faire rapport que l'écueil dont il s'agit est à environ dix milles de la rive nord, et entre les Black-Bills et le port de Byng-Inlet. Je connais plusieurs dangereux écueils qui ne sont pas marqués sur les cartes de la baie, bien que celles-ci soient regardées comme de bonnes cartes; pour une raison ou pour une autre ces écueils ont été omis ou ont passé inaperçus. Je crois que lors du relevé les sondages ont été pris à de trop grands intervalles.

Il n'y a pas lieu à un relevé général; mais avec un bon bateau équipé pour le service, ces écueils pourraient aisément être relevés, les sondages étant pris à intervalles déterminés et réguliers, parallèlement à la baie. Il serait bon qu'il fût pris note de la qualité des fonds, sable, argile, gravier ou roc, etc., suivant le cas; en temps brumeux cela aiderait grandement le marin à constater sa position avec plus d'exactitude.

Je n'ai pas de doute que je pourrais éviter au département beaucoup de dépenses inutiles en allant à Ottawa peu de temps après que mon phare sera éteint. Je pourrais être plus explicite que par lettre (mais ceci n'est que sauf votre approbation); et si le département décide de relever les écueils et de faire faire les sondages dont il est question plus haut, je prends respectueusement la liberté d'offrir mes services pour ces travaux, étant persuadé que je puis en tout point exécuter avec précision l'entreprise de sonder la baie et de relever les écueils qui ne sont pas indiqués sur les cartes.

J'aurai été vingt-cinq ans dans le service au mois de mai prochain, et, bien que je ne sois aujourd'hui qu'un gardien de phare, je suis tout à fait en état de prendre la charge de l'entreprise, et je prie le département de bien vouloir avoir égard aux titres que j'ai à cette aubaine qui serait pour moi comme une promotion dans mes dernières années de service.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre très obéissant serviteur,

GEORGE COLLINS.

M. Wm Smith, sous-ministre, M. et P.

Département de la Marine et des Pêcheries.
Ottawa, 5 décembre 1882.

Monsieur,—J'accuse réception de votre lettre du 27 du mois dernier, dans laquelle vous faites rapport sur l'écueil dont il a été question dans l'affaire de la perte de l'*Asia* et vous dites que vous connaissez plusieurs autres dangereux écueils non marqués sur la carte, suggérant en même temps qu'un bateau soit équipé pour relever ces écueils. En réponse je dois vous informer que s'il est fait un relevé, ce sera probablement par un ingénieur hydrographe du gouvernement impérial.

J'ai l'honneur d'être, etc.

Wm. SMITH, sous-ministre, M. et P.

Capitaine George Collins, gardien de phare, Ile Nottawasaga.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES, OTTAWA, 16 décembre 1882.

MONSIEUR,—Il a été rapporté à ce département qu'un dangereux haut-fond d'environ un mille de long sur 100 à 200 verges de large gît dans la baie Georgienne près de l'extrémité de l'ouest de l'île Lonely et n'a pas encore été indiqué sur les cartes ; on rapporte aussi qu'il existe dans la baie, le lac Huron et le lac Supérieur, d'autres écueils qui ne sont pas marqués sur les cartes, et qu'il serait très à propos de faire relever ces écueils, eu égard à l'accroissement du commerce. Je dois donc vous demander de bien vouloir conférer de la chose avec les lords commissaires de l'amirauté, et voir s'ils seraient disposés à envoyer un hydrographe de l'amirauté pour faire le relevé de ces lacs ; et dans le cas où il en serait ainsi, si cet hydrographe serait envoyé aux frais du gouvernement impérial, ou sinon, quelles seraient les conditions auxquelles il serait envoyé ; étant bien entendu dans tous les cas que le gouvernement canadien se chargerait des frais de l'exploration, et fournir un navire et a tout ce dont l'hydrographe aurait besoin.

J'ai l'honneur d'être, etc.

A. W. McLELAN, ministre de la marine et des pêcheries.

Sir A. T. GALT, haut commissaire du Canada, Victoria Chambers, Londres.

BUREAU DU HAUT COMMISSAIRE, 9 VICTORIA CHAMBERS,
LONDRES, S.-O., 4 janvier 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 16 dernier, relative aux relevés que vous désirez faire exécuter sur les lacs Huron et Supérieur. J'ai vu sir Robert Herbert, sous-secrétaire pour les colonies, hier, et je dois m'adresser à lui officiellement à ce sujet. En attendant, j'ai obtenu de lui la permission de voir sir Cooper Key à ce sujet. Je suis heureux d'ajouter que le ministère des colonies appuiera la demande.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. T. GALT.

A l'honorable ministre de la marine et des pêcheries.

BUREAU DU HAUT COMMISSAIRE, 9 VICTORIA CHAMBERS,
LONDRES, S.-O , 5 janvier 1883.

MONSIEUR,—Je me suis présenté aujourd'hui à sir Cooper Key, à l'Amirauté, et ai discuté sans formalités avec lui et sir Frederick Evans, l'hydrographe, la demande que vous avez faite relativement à un nouveau relevé de certaines parties des lacs Huron et Supérieur.

J'ai trouvé chez eux les meilleures dispositions, et il ne sera pas objecté à la nomination d'un ingénieur hydrographe compétent, à condition que votre gouvernement paiera son traitement (dont la moitié seulement sera payée par l'amirauté, suivant la coutume) et supportera les frais de l'entreprise.

Sir Frederick Evans dit que les Etats-Unis ont fait un excellent relevé de leur côte, et présume que vous voulez en faire autant pour le Canada ; dans ce cas, il est d'avis que l'entreprise prendrait beaucoup de temps. Il dit aussi qu'il serait bon que l'amirauté fournît un ou deux aides capables.

Ma demande officielle a été envoyée hier au ministre des colonies et n'a pas encore été reçue à l'amirauté, mais on m'a promis qu'on s'en occupera aussitôt qu'elle sera reçue, et sir Frederick a bien voulu s'engager à exposer dans un mémoire ses idées sur le sujet.

Je dois ici rendre témoignage à la grande bienveillance dont a fait preuve en cette matière sir Cooper Key, le lord permanent de la marine.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. T. GALT, haut commissaire.

A l'honorable A. W. McLELAN, ministre de la marine.

BUREAU DU HAUT COMMISSAIRE, 9 VICTORIA CHAMBERS,
LONDRES, S.-O., 3 février 1883.

MONSIEUR,—Relativement à votre dépêche du 16 décembre dernier, dans laquelle vous rapportez la découverte de dangereux écueils sur les lacs Huron et Supérieur, et me demandez de conférer avec les lords commissaires de l'amirauté, et de m'enquérir s'ils seraient disposés à envoyer un ingénieur hydrographe compétent pour faire le relevé de ces lacs, j'ai l'honneur de vous transmettre avec la présente copie d'une lettre que j'ai reçue du ministère des colonies sur le sujet, avec les documents qu'elle contenait, ainsi que ma réponse à cette lettre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. T. GALT, haut commissaire.

A l'honorable ministre de la marine et des pêcheries.

DOWNING STREET, 31 janvier 1883.

MONSIEUR,—Le comte de Derby a fait communiquer aux lords commissaires de l'amirauté une copie de votre lettre du 3 courant, dans laquelle vous rapportez la découverte de dangereux écueils sur les lacs Huron et Supérieur, et vous demandez de la part du gouvernement canadien si Leurs Seigneuries seraient disposées à nommer un hydrographe compétent pour faire un nouveau relevé de ces eaux.

Je suis chargé de vous transmettre copie de la réponse qui a été reçue de l'amirauté. Vous verrez par cette lettre que Leurs Seigneuries proposent, avec l'approbation du bureau des colonies, de donner instruction au commandant d'état-major Maxwell, l'officier chargé par l'amirauté de l'exploration hydrographique de Terreneuve (lequel passe l'hiver à Charlottetown, I.P.E.), de s'aboucher avec un fonctionnaire canadien autorisé à expliquer les intentions du gouvernement canadien et ses vues générales sur la manière dont les relevés doivent être conduits.

Lord Derby sera bien aise de savoir avec qui, selon vous, au Canada, il serait à désirer que le commandant Maxwell s'abouchât à ce sujet, et désire que je mentionne qu'en recevant ce renseignement, il sera prêt à approuver la recommandation de l'amirauté relativement à ce qu'il y a à faire, et lui communiquera le nom du fonctionnaire avec lequel le commandant Maxwell devra recevoir instruction de se mettre en rapport.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

JOHN BRAMSTON.

M. le haut commissaire du Canada.

De l'amirauté au bureau des colonies.

AMIRAUTÉ, 23 janvier 1883.

MONSIEUR,—J'ai soumis au lords commissaires de l'amirauté votre lettre du 12 courant contenant copie d'une lettre du haut commissaire du Canada, relative à la découverte de dangereux récifs sur les lacs Huron et Supérieur, et dans laquelle il s'enquiert si Leurs Seigneuries seraient disposées à nommer un hydrographe compétent pour faire un nouveau relevé de ces eaux dans les conditions mentionnées dans sa lettre.

2. Leurs Seigneuries désirent que je vous prie de dire au comte de Derby, vu qu'il serait bon d'obtenir des renseignements plus définis sur la nature et l'étendue des explorations que le gouvernement canadien désire entreprendre, que Leurs Seigneuries sont prêtes, avec l'approbation du bureau des colonies, à donner instruction au commandaut d'état-major Maxwell, l'officier chargé par l'amirauté de l'exploration hydrographique de Terreneuve (lequel passe l'hiver à Charlottetown, Ile du Prince-Edouard), de s'aboucher avec un fonctionnaire canadien autorisé à expliquer les intentions du gouvernement canadien et ses vues générales sur la manière dont les relevés doivent être conduits. Un rapport de cet ingénieur expérimenté servirait à déterminer ce qu'il y a à faire et à régler les questions pécuniaires.

3. Je dois ajouter que le commandant Maxwell pourrait être requis de se rendre à Ottawa, ou ailleurs s'il était plus commode, et de revenir à temps pour reprendre ses travaux à Terreneuve, si l'entrevue dont il est question pouvait avoir lieu prochainement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

G. TRYON, sous-secrétaire d'Etat pour les colonies.

Du haut commissaire du Canada au sous-secrétaire des colonies.

9 Victoria Chambers, Londres, S. O., 3 février 1883.

Monsieur,—J'ai reçu votre lettre du 31 dernier, me transmettant, d'après les instructions du comte de Derby, copie d'une lettre des lords commissaires de l'amirauté, au sujet de la découverte de dangereux écueils dans les lacs Huron et Supérieur, et d'un nouveau relevé de ces eaux, dans laquelle Leurs Seigneuries proposent, avec l'approbation du bureau des colonies, de donner instruction au commandant d'état-major Maxwell, l'officier chargé par l'amirauté de l'exploration hydrographique de Terreneuve (lequel passe l'hiver à Charlottetown, I. P.-E.), de s'aboucher avec un fonctionnaire canadien autorisé à expliquer les intentions du gouvernement canadien et ses vues générales sur la manière dont les relevés doivent être conduits.

En réponse, je vous prie d'informer lord Derby qu'il serait bon que le commandant Maxwell se rendît à Ottawa pour conférer sur le sujet avec le ministre de la marine et des pêcheries. Je présume, d'après le paragraphe 3 de la lettre de l'amirauté à Sa Seigneurie, qu'il n'y aura pas d'objection à cela.

Je note ici, pour l'information de lord Derby, que copie de cette correspondance a été envoyée au gouvernement du Canada.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

A. T. GALT,
Haut commissaire.

Sous-secrétaire d'Etat pour les colonies.

Ottawa, 14 février 1883.

Monsieur,—J'ai écouté avec beaucoup de plaisir les paroles que vous avez prononcées hier dans la Chambre des communes, relativement à l'opportunité de mettre un officier de la division d'hydrographie de l'amirauté à la tête des explorations hydrographiques destinées à parfaire les relevés des grands lacs et faire marquer sur les cartes les endroits où leurs eaux offrent des dangers.

Permettez-moi, monsieur, d'attirer votre attention sur la nécessité qu'il y a de faire continuer le relevé du fleuve et du golfe Saint-Laurent ainsi que des côtes des provinces maritimes sous la direction de la division d'hydrographie de l'amirauté, et je ne crois pas que ce serait abuser de demander qu'un personnel permanent d'officiers de l'amirauté fût chargé de ces travaux.

Vous savez que les courants jouent un grand rôle dans les eaux du golfe et du bas du fleuve Saint-Laurent, et plusieurs naufrages ont sans doute été le résultat de ce que ces courants n'ont pas été suffisamment étudiés. En mer il est bien connu que les courants constituent l'un des plus grands dangers qui menacent les marins. Nous avons du golfe Saint-Laurent d'excellentes cartes de l'amirauté, tracées d'après les études et les rapports du capitaine Bayfield, dont les travaux relatifs à ces parages sont bien connus du public ; mais il y a plus de trente ans que cet officier a terminé son œuvre, et depuis lors aucuns travaux hydrographiques d'importance n'ont été faits dans cette région.

Je ne veux pas affirmer que les courants sur ces côtes aient été modifiés dans le cours des trente dernières années par certaines nouvelles conditions du bas du fleuve et du golfe Saint-Laurent qui ont leur influence en certaines saisons de l'année, mais je suis d'avis que le drainage des terres résultant de la colonisation de l'immense vallée du Saint-Laurent et des grands lacs produit à un moment donné, au printemps et à l'automne, un volume d'eau plus considérable que par le passé (formé par la fonte de

la neige et de la glace avec les pluies du printemps et par les pluies de l'automne), tandis que pendant l'été il y a beaucoup moins d'eau dans le Saint-Laurent qu'il n'y en avait autrefois.

Ces courants n'ont probablement pas été étudiés, relativement aux conditions ci-dessus mentionnées, assez mûrement et assez longtemps pour que leur hydrographie et ses indications soient de la plus grande valeur possible.

Concernant la perte dans le golfe et le bas du fleuve Saint-Laurent de tant de vapeurs et de voiliers bien équipés et bien commandés, les enquêtes officielles tenues sur plusieurs de ces naufrages n'ont pu attacher aucun blâme aux capitaines des navires. Ces accidents ont été invariablement attribués à des courants irréguliers accélérés par de gros vents.

Il en a été particulièrement ainsi pour les steamers *Weymouth* et *Arragon*, qui ont fait naufrage l'année dernière, l'un sur l'île d'Anticosti et l'autre sur les îles de la Madeleine. Ces deux naufrages ont été attribués à des courants extraordinaires dont n'avaient pas d'idée les capitaines de ces navires.

La perte du vapeur *Cedar Grove*, près de Canso, de bonne heure en décembre dernier, est encore un cas à citer.

Je prends la liberté de vous communiquer une lettre de M. John J. Fox, capitaine de navire anglais, et pendant trente ans percepteur des douanes dans les îles de la Madeleine.

Comme vous verrez par cette lettre, M. Fox attribue plusieurs des naufrages qui ont eu lieu dans le golfe Saint-Laurent à des courants peu connus, et ma propre expérience de trente ans passés dans le golfe corrobore l'opinion de M. Fox.

L'importance du sujet pour le pays dans le présent et l'avenir, est l'excuse que j'ai à offrir pour la longueur des remarques ci-dessus, et j'espère et crois que vous voudrez bien y avoir égard.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

P. FORTIN.

A l'honorable A. W. McLelan, ministre de la marine et des pêcheries.

ILES DE LA MADELEINE.

PERTE DU VAPEUR " WEYMOUTH " ET D'AUTRES NAVIRES.

Renseignements importants pour les marins.

(Au rédacteur du *Morning Chronicle*.)

Monsieur,—La perte récente du vapeur *Weymouth*, parti de Québec à destination de Londres, et la mort du capitaine et de quatorze personnes de l'équipage, sur la grève nord des îles de la Madeleine, près de l'extrémité de l'est, dans le golfe Saint-Laurent, m'ont engagé à vous offrir pour les lecteurs de votre précieux journal, quelques observations à ce sujet sur les causes probables de ce sinistre.

Ayant demeuré trente ans dans les îles de la Madeleine, en qualité de premier officier de douane, j'ai eu connaissance de presque tous les naufrages qui y ont eu lieu dans le cours de cette période, et j'ai été à même de me renseigner sur les circonstances de ces naufrages.

En m'adressant il y a quelques jours aux survivants de l'équipage de l'infortuné *Weymouth*, à leur passage ici en route pour l'Angleterre, j'ai appris qu'ils partirent de Québec, vendredi le 17 novembre dernier et eurent du beau temps jusqu'au dimanche, le 19; à sept heures, dimanche matin, ils doublèrent le cap Rosier, et prirent la direction de l'est-sud-est pour passer au nord et à l'est des Rochers aux Oiseaux; dans le cours de la journée le vent se changea en gros vent accompagné d'une forte tempête de neige, et à 10.30 du soir, quand le capitaine se croyait au delà de tout danger, le navire donna sur la grève nord des îles de la Madeleine, entre le cap du Nord et l'île du Loup, à vingt-huit milles à l'ouest de l'endroit où l'on se pensait.

En consultant mes notes et mémoires je trouve que depuis quelques années plusieurs naufrages ont eu lieu près de l'endroit où le *Weymouth* a échoué, et presque dans les mêmes circonstances.

Le 28 novembre 1868, le brigantin *Atrevida*, de Jersey, 150 tonneaux, Chambers, capitaine, fait voile de Gaspé pour le Rio-Janeiro avec une cargaison de morue; à 10 a. m., il double le cap de Gaspé avec fort vent du nord-ouest, et prend la direction du sud est-quart-est pour passer au nord-est des rochers aux Oiseaux; à minuit la distance parcourue d'après le loch breveté est de 100 milles du cap de Gaspé; il s'élève une tempête de neige, et à 2 heures du matin, il s'échoue et se perd corps et biens sur la grève nord des îles de la Madeleine, vingt-cinq milles à l'ouest de l'endroit où il se croyait être.

Le 27 novembre 1871, la goëlette *Peri*, de Darmouth, Angleterre, 125 tonneaux, Doddridge, capitaine, fait voile de l'Anse-du-Cap, Gaspé, à destination de Jersey, chargée de morue; à une heure p.m., elle est à environ cinq milles du cap Désespoir, avec un fort vent du nord, et elle prend les directions du sud-est-quart-est et de l'est-sud-est, afin d'éviter les rochers aux Oiseaux; à 4 a. m. le jour suivant, pendant une tempête de neige, elle s'échoue et se perd corps et biens sur le cap du Nord des îles de la Madeleine, vingt milles à l'ouest de l'endroit où elle se croyait être. Equipage sauvé à l'exception d'un homme.

Le 8 novembre 1875, le navire *Calcutta*, de Québec, 1,400 tonneaux, Syrell, capitaine, chargé de bois, s'est brisé près du même endroit, et vingt-deux membres de l'équipage et une passagère ont péri. Ce navire était à la hauteur du cap Rosier à 11 heures du matin, dimanche, le 7 novembre, avec fort vent ouest-nord-ouest; là il prit la direction du sud-est quart-est pour éviter les rochers aux Oiseaux, et à 2 heures du matin, le 8, pendant une tempête de neige, il échouait sur la grève nord des îles de la Madeleine, vingt milles de l'endroit où il croyait être.

Selon moi, il ne saurait y avoir de doute sur la cause de la perte de ces bâtiments, sitôt après avoir quitté terre et pris une bonne direction; et cette cause, c'est un fort courant vers le sud-ouest qui traversait diagonalement leur course, et qu'ils auraient pu combattre s'ils l'eussent connu et eussent employé la sonde.

C'est un fait établi que pendant les mois d'automne, lorsque les gros vents du nord et de l'est sont fréquents sur la côte de l'Atlantique, il existe dans le golfe un fort courant vers le sud-ouest, probablement causé par les eaux de l'océan Atlantique poussées du nord dans le détroit de Belle-Isle, et de l'est entre la côte de Terreneuve et l'île Saint-Paul. Ce courant est très rapide au nord-ouest et au sud est des îles de la Madeleine, et précède invariablement le vent, causant de très fortes marées et annonçant l'approche de la tempête à l'observateur dans les îles (si elle atteint le golfe) avant que le baromètre en ait donné aucun indice.

Je suis sous l'impression que l'existence et la force de ce courant ne sont pas généralement connues des marins qui font la navigation entre Québec et les ports inférieurs; ou bien, si elles le sont, ils n'y portent pas l'attention qu'ils devraient, et il en résulte les nombreux naufrages qui ont lieu à l'extrémité de l'est des îles de la Madeleine. Tous les capitaines de navires naufragés que j'ai interrogés sur la cause de leur naufrage m'ont invariablement répondu: "Nous avons été portés à l'ouest de notre course par un fort courant imperceptible"; et il en a été ainsi, soit que le navire descendît ou remontât le golfe.

Mon expérience personnelle et mes observations m'ont convaincu que, nonobstant tout ce qui a été fait par le gouvernement fédéral pour l'amélioration et la sûreté de la navigation dans le golfe Saint-Laurent, nul marin ne peut y être sûr de sa position pendant une tempête de neige ou en temps de brume, à moins d'employer la sonde; et si la sonde ne peut être rendue obligatoire, les naufrages et les pertes de vie continueront à s'y répéter comme par le passé.

Je suis bien respectueusement à vous,

JOHN J. FOX.

Halifax, N.-E., 12 décembre 1882.

DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES.
OTTAWA, 22 février 1883.

MONSIEUR,—Je vous envoie sous ce pli, copie d'une lettre, accompagnée de plusieurs autres, reçues de l'honorable sir A. T. Galt, relativement aux relevés des lacs Huron et Supérieur, ainsi que copie d'une lettre de l'honorable P. Fortin, au sujet de la nécessité de continuer l'exploration hydrographique du fleuve et du golfe Saint-Laurent. Veuillez, pour l'information du département, faire rapport de vos vues sur la manière dont le relevé des lacs devrait être fait, ainsi que sur la nécessité de faire continuer l'exploration hydrographique du fleuve et du golfe Saint-Laurent, ainsi que le recommande le docteur Fortin.

J'ai l'honneur d'être,

WM. SMITH.

Capitaine P. A. SCOTT, M. R., Halifax.

RELEVÉS DES LACS SUPÉRIEUR ET HURON.

RELEVÉ DE TERRENEUVE.
CHARLOTTETOWN, I. P.-E., 28 février 1883.

MONSIEUR,—Pour satisfaire à la demande du haut commissaire du Canada, l'hydrographe de l'amirauté m'a chargé de me rendre à Ottawa pour conférer avec vous sur le sujet de relevés à faire des lacs Supérieur et Huron.

Je vous prie donc de bien vouloir m'indiquer en quel temps il vous sera commode de vous occuper du sujet, afin que je puisse me gouverner en conséquence.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

WM. MAXWELL,
Commandant et ingénieur hydrographe.

A l'honorable ministre de la marine et des pêcheries.

64—2

RÉPONSE

(65)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 15 mars 1883;—pour copie de la correspondance, etc., en possession du gouvernement, se rapportant aux droits sur le sel.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat intérimaire.

Secrétariat d'Etat,
3 avril 1883

RÉPONSE

(66)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 12 mars 1882;—pour copie de toute correspondance, etc., adressés au ministère de la marine et des pêcheries depuis le 1er janvier 1881, au sujet de la pose d'un sifflet de brume à l'entrée du port de Shelburne, N.-E.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat intérimaire.

Secrétariat d'Etat,
6 avril 1883.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(67)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 1er mai 1882;—pour copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement du Nouveau-Brunswick et le gouvernement fédéral, au sujet de la création d'une nouvelle cour de comté dans cette province et de la nomination d'un juge pour la dite cour.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat intérimaire.

Secrétariat d'Etat,
30 mars 1883.

REPONSE

(67*a*)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 2 mars 1883;—pour un état du nombre de causes entendues dans chacune des cours de comté des comtés de King et Albert depuis le 1er juin 1882, ainsi que du montant des verdicts et des sentences portées dans ces causes.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat intérimaire.

Secrétariat d'Etat,
9 avril 1883.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(67b)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 1er mars 1882 ;—pour copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement et les juges des cours de comté du Canada, et autres, concernant la résolution présentée à la Chambre lors de la dernière session du Parlement, par le ci-devant ministre de la justice, au sujet de l'élévation projetée du traitement de tels juges.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat intérimaire.

Secrétariat d'Etat,
10 avril 1883.

RÉPONSE

(68)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 20 février 1882 ;—pour un état faisant connaître le nombre de causes décidées par le juge et les différents juges subrogés de la cour maritime depuis sa création jusqu'au 1er février 1882 ; la localité où chacune des dites causes a été jugée ; le nom du demandeur et du défendeur dans chaque cause, et le nom du navire ou de la propriété saisie ; le chiffre de chaque réclamation ; le montant accordé à la disposition finale de chaque cause, soit par voie d'appel ou autrement ; le montant des frais accordés au plaideur heureux, le montant des honoraires à l'huissier, celui reçu par chaque officier de la cour, dans chaque cause, la valeur du navire ou de la propriété saisie, suivant évaluation, et le chiffre de la vente ; aussi à quelles dates les causes ont été intentées et finalement décidées.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Secrétaire d'Etat intérimaire.

Secrétariat d'Etat,
30 mars 1883.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(68*a*)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 2 mars 1883;—pour copie de toute correspondance échangée entre le juge ou quelques-uns des juges de la cour maritime de la province d'Ontario et le gouvernement concernant les règles, pratique et procédure de la dite cour et leur simplification; aussi, copie de toutes règles modifiées ou de projets de modification, depuis le 1er janvier 1883.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,

Secrétaire d'Etat intérimaire.

Secrétariat d'Etat,
18 mai 1883.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*]

RÉPONSE

(69)

A UNE ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 15 mars 1883, demandant copie de toutes pétitions, correspondances et télégrammes, ordres en conseil et autres documents concernant le fait que le gouvernement a pris à sa charge le paiement du montant voté par la ville de Pembroke pour aider au chemin de fer Canada Central.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Faisant fonctions de secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
3 avril 1883.

REMBOURSEMENT DE LA SUBVENTION DE PEMBROKE AU CHEMIN DE FER CANADA CENTRAL.

1879.

Du 13 janvier au 13 mars.—N° 18237.—De W. W. Dickson—Pétition de la ville de Pembroke, demandant à être relevée à l'avenir de tout paiement à compte de débentures ainsi que de la somme de $3,500 pour droit de passage.

1880.

Du 19 mars au 3 avril.—De P. White—Relativement au n° 18237.

n° 22167—De P. White—Relativement à la pétition n° 18237, qui demande au gouvernement d'assumer la responsabilité de la dette de $75,000 contractée en faveur de la compagnie du chemin de fer du Canada Çentral comme prime votée en 1875.

1882.

Du 31 janvier au 3 février—De W. O'Meara et autres—Pétition du comté de Renfrew, demandant que la ville de Pembroke puisse être exemptée à l'avenir de tous paiements à compte d'une dette de $75,000 pour débentures en faveur du chemin de fer Canada Central.

18-22 mai, n° 28919.—Arrêté du conseil—Autorisant la présentation au parlement à sa prochaine session, d'un bill pour relever la ville de Pembroke de certaines obligations.

3 avril.—Rapport du conseil—Soumettant les faits *re* demande contenue dans les n°s 18237 et 22167.

1883.

11 janvier.—N° 18791.—Au ministre de la justice—Contenant copie de l'arrêté du conseil, n° 28919 et demandant qu'un bill soit préparé.

12-13 février.—Du ministre de la justice—Réponses au n° 18791. Pas besoin d'acte spécial, le parlement n'a qu'à voter le crédit.

15 février.—N° 18918.—Rapport du conseil—Pour autorisation de porter au budget de 1883-4 la somme de $85,250 à payer à la corporation de Pembroke pour sa dette contractée envers le chemin de fer du Canada Central.

27-29 mars.—Arrêté du conseil—Autorisant l'adoption du rapport du conseil n° 18918.

(N° 18237.)

A Son Excellence le Très honorable marquis de Lorne, C. C., C. C. M. G., etc., gouverneur général du Canada en Conseil.

Le mémoire de la corporation de la ville de Pembroke, dans le comté de Renfrew et dans la province d'Ontario, expose humblement :

1. Que la ville de Pembroke est située sur la rive sud de la rivière Ottawa, à son confluent sur la rivière des Sauvages et la rivière du Rat-Musqué, à environ quatre-vingt-quinze milles au nord et à l'ouest de la ville d'Ottawa ;

2. Qu'il y a au delà de vingt ans elle était l'endroit où l'on se proposait d'établir la tête de ligne du chemin de fer de Brockville et Ottawa, à la construction duquel les comtés alors unis de Lanark et de Renfrew, ont contribué au moyen de débentures garanties par la province, la somme de huit cent mille dollars, avec l'entente que le dit chemin de fer serait complété jusqu'à Pembroke. Néanmoins, quoique la dite compagnie ait ainsi obtenu les débentures des comtés, elle n'a cependant pas construit le chemin au delà de la Pointe-de-Sable, une distance de cinquante-cinq milles de Pembroke, et d'où il a été continué par la compagnie du chemin de fer Canada Central, qui a reçu de l'aide des municipalités environnantes pour lui permettre de pousser le chemin jusqu'à Renfrew, auquel endroit la construction en est restée suspendue jusqu'à ce que vos requérants eussent pris des mesures pour assurer sa continuation jusqu'ici ;

3. Que le quatrième jour de novembre 1874, un arrêté du conseil a été passé relativement à l'embranchement de la baie Georgienne, du chemin de fer du Pacifique canadien, adoptant le tracé connu sous le nom de tracé Bonnechère, par lequel le chemin aurait passé à une distance de pas plus de trente milles de la ville de Pembroke, ce dit arrêté étant ratifié par une résolution du parlement du Canada à la session de 1875.

4. Que la compagnie du Canada Central, jusqu'à la date du dit arrêté du conseil, n'avait eu le pouvoir de construire son chemin jusqu'au lac Huron, qu'à la condition de passer par Pembroke, mais qu'à la session du parlement de 1875, la dite compagnie fit passer un acte pour modifier sa charte, par lequel elle fut relevée de son obligation de construire son chemin par la voie de Pembroke, laissant ainsi Pembroke sans perspective d'avoir la communication par chemin de fer qui lui aurait été si utile ;

5. Que les habitants de la ville sentent que le prolongement du chemin de fer était essentiellement nécessaire à l'agrandissement et à la prospérité de l'endroit, se réunirent en assemblées publiques, et après beaucoup de discussion et de communications avec les représentants de la compagnie du chemin de fer Canada Central, il fut convenu d'une prime à donner à la compagnie en considération de $75,000 en débentures, ainsi que du droit de passage à travers les townships de Westmeath et de Pembroke et des terrains pour la gare, la dite compagnie s'engageant à prolonger son chemin de Renfrew jusqu'au bord de l'eau à Pembroke.

6. Que cette mesure a été prise par la ville de Pembroke dans l'unique but de s'assurer l'embranchement terminal, vu que l'adoption par le gouvernement du tracé Bonnechère par le chemin de fer du Pacifique canadien et le choix de Pembroke comme tête de ligne de chemin de fer assurait à cette ville le commerce très considérable d'un vaste territoire situé au nord et à l'ouest de Pembroke. Ainsi, lorsque les propositions ci-dessus mentionnées eurent été acceptées, on crut que la propriété future de la ville était garantie ; les propriétés pour emplacements de maisons de commerce furent avidement recherchées, des fonderies et des manufactures furent établies, la propriété foncière subit des mutations fréquentes et augmenta de prix et la confiance générale semblait affermie.

7. Qu'un règlement a été soumis par vos requérants aux contribuables, et qu'après avoir été ratifié par ces derniers, il fut finalement adopté par vos requérants, suivant la loi, le quatrième jour d'octobre 1875. Ce règlement autorisait l'émission de débentures, en faveur de la compagnie du chemin de fer Canada Central, au montant de $75,000, ainsi qu'il a été dit précédemment, payables en vingt ans et portant intérêt à six pour cent, par année, payable par semestre, lequel intérêt a été régulièrement et ponctuellement payé par vos requérants.

8. Que les terrains pour la gare et le droit de passage fournis conformément à l'arrangement susdit, ont nécessité de la part de la population et de vos requérants, une dépense directe et indirecte de pas moins de $25 000, qui a été entièrement payée à l'exception d'une somme empruntée de $3,500 due par vos requérants.

9. Que les dites débentures ont été dûment livrées à la compagnie du chemin de Canada Central, que la compagnie a construit le prolongement de son chemin jusqu'à la ville de Pembroke, et l'a ouvert au trafic public le ou vers le premier jour de juillet 1876, et Pembroke est ainsi devenue la tête de ligne du dit chemin de fer.

10. Qu'il se fait un commerce considérable avec le pays situé au nord et à l'ouest de la ville, et que les espérances qu'a fait naître la probabilité que Pembroke continuerait d'être la tête de ligne ont engagé certains habitants de la ville à placer leurs capitaux dans l'amélioration et l'extension des lignes de bateaux à vapeur sur le haut de la rivière Ottawa, pour la commodité du trafic entre la tête de ligne et l'intérieur, leurs vapeurs étant aménagés en vue de l'augmentation des affaires et cela au prix d'une dépense énorme, laquelle entreprise a été très avantageuse pour la ville en y introduisant des artisans expérimentés et autres qui se livrent à des occupations relatives au transport par eau, sans compter bon nombre d'autres avantages collatéraux qu'elle a procurés à la ville, et qui sont le propre de toute tête de ligne de chemin de fer.

11. Que le dix-huitième jour d'avril 1878, il a été adopté un arrêté du conseil changeant le tracé de l'embranchement de la baie Georgienne de la vallée de Bonnechère à celle de la rivière Ottawa, nécessitant le prolongement du chemin de fer Canada Central au-delà de Pembroke pour le relier au chemin du Pacifique, détruisant ainsi les avantages présents et futurs qui résultaient ou devaient résulter de ce que la ville était la tête de ligne de cette voie de communication.

12. Qu'en conséquence des lourdes taxes rendues nécessaires par la prime qui est considérable, de la dépense additionnelle de $25,000 ci-dessus mentionnée, et du prolongement du chemin de fer au delà de Pembroke, les avantages que l'on attendait sont complètement détruits, et un sentiment général d'insécurité relativement au commerce futur de la ville s'est accru à tel point que les affaires sont en grande partie paralysées, la propriété foncière est devenue tout à fait considérable, bien qu'elle ait diminué énormément de valeur, les artisans ont quitté la ville et continuent à se porter vers les centres dont l'agrandissement futur est mieux assuré; un très grand nombre de logements sont ainsi devenus vacants dans un endroit où, tout récemment encore, il était très difficile de trouver à se loger.

13. Que grâce au prolongement du chemin de fer au delà de Pembroke, les facilités offertes pour le transport d'entier parcours jusqu'aux régions des chantiers de bois de construction du nord et de l'ouest, il est inévitable que vu la réduction des prix de transport aux taux du tarif d'entier parcours—une grande partie du commerce d'approvisionnement des chantiers sera enlevée de Pembroke au profit des endroits situés plus au sud.

Ce commerce est si important pour la ville que certains établissements s'y livrent exclusivement, sans compter qu'il se fait un montant considérable d'affaires par les établissements de marchandises générales dans ce genre de commerce qui aurait nécessairement continué à être florissant à Pembroke, si cette ville fut restée tête de ligne.

14. Que la perte causée au commerce de Pembroke par le déplacement de la tête de ligne est incalculable.

15. Que vu le changement du tracé par l'arrêté du conseil daté le 18 avril 1878, la longueur de l'embranchement de la Baie Georgienne a été diminuée d'environ vingt milles, épargnant ainsi au gouvernement fédéral une somme d'au moins 500,000 dollars. En conséquence, vos requérants exposent humblement que le prolongement du chemin de fer Canada Central de Renfrew à Pembroke ayant été obtenu au prix d'une dépense de $100,000 faite par vos requérants, et le pays en général ayant bénéficié de ce montant considérable, tandis que l'agrandissement et la prospérité de la ville en ont souffert à un degré aussi considérable, le gouvernement devrait accorder à vos requérants telle indemnité qu'il pourra dans sa sagesse juger équitable.

Vos requérants prient en conséquence Votre Excellence de daigner exempter à l'avenir la ville et la corporation du paiement de toute somme à compte des dites débentures, soit en intérêt ou principal, et aussi de la dite somme de $3,500, balance de la dépense pour droit de passage, encore due comme susdit.

Et vos requérants ne cesseront de prier.

W. W. DICKSON, maire.
A. J. FORTIER, greffier.

Daté à Pembroke le 30ème jour de janvier 1879.

OTTAWA, 19 mars 1880.

CHER SIR CHARLES,—Dans l'affaire de la demande de la ville de Pembroke pour l'exemption du paiement de la prime votée à la compagnie du chemin de fer Canada Central, je vous serai très reconnaissant si vous faites rapport au conseil le plus tôt possible.

Si le gouvernement considère que la ville a droit à cette exemption, il est manifestement injuste de forcer la population à continuer le paiement de l'intérêt, s'élevant à $4,500 par année, et si l'on arrive à une conclusion différente, le plus tôt mes commettants le sauront le mieux ce sera.

A vous fidèlement,
P. WHITE.

A l'honorable sir CHARLES TUPPER,
Ministre des chemins de fer.

(N° 22167, reçu 3 avril 1880.)

Le soussigné soumet le mémoire suivant, relativement à la pétition de la ville de Pembroke, demandant que le gouvernement se charge de la dette de la dite ville envers la compagnie du chemin de fer Canada Central, pour une prime de $75,000 votée par la ville en 1875.

La compagnie du Canada Central a été constituée en corporation en 1861, par le 24 Vic., chap. 80, avec pouvoir de construire une ligne à partir de quelque point sur le lac Huron jusqu'à la ville d'Ottawa, et par l'article 4ième du dit acte la compagnie était obligée de construire de chemin par la voie Pembroke.

Des actes subséquents ont été passés pour modifier l'ancien acte constitutif, savoir, 29-30 Vict., chap. 94, et 30 Vic., chap. 68, par lesquels la condition que le chemin de fer passerait par Sherbrooke a été reconnue et réaffirmée. Il est à présumer que cette condition a été imposée à la compagnie pour des raisons que le parlement du Canada considérait comme étant bonnes et suffisantes, et jusqu'à la session de 1875 la population de Pembroke croyait que si le chemin était jamais construit jusqu'au point qu'il avait pour objectif sur le lac Huron, elle obtiendrait par ce moyen les communications faciles dont lui faisait une nécessité impérieuse la position isolée qu'elle occupait alors.

Cette partie de la ligne située entre Ottawa en Renfrew a été ouverte au commerce en 1873, et le 4 novembre 1874, le gouvernement d'alors, conformément au programme adopté précédemment, passa un arrêté du conseil, accordant une subvention de $12,000 par mille à la compagnie du chemin de fer Canada Central, pour le prolongement de son chemin à partir du village de Douglas (à environ 8 ou 10 milles à l'ouest de Renfrew) jusqu'à l'endroit connu aujourd'hui comme la tête de ligne de l'ouest de l'embranchement de la Baie Georgienne, soit sur un parcours estimé à 120 milles.

La ligne adoptée par le gouvernement comme étant celle pour laquelle la subvention devrait être payée était décrite d'une façon générale comme remontant la vallée de Bonnechère par le lac d'Or et le lac Rond. Un coup d'œil jeté sur la carte suffira pour convaincre qu'il était impossible à la compagnie du chemin de fer Canada Central de suivre la ligne ainsi tracée et de remplir en même temps la condition qui l'obligeait à passer par Pembroke. Pour se débarrasser de cette difficulté la compagnie s'est adressée au parlement en 1875 et a obtenu un amendement à son acte constitutif, la relevant de l'obligation mais lui laissant l'autorisation de construire jusqu'à Pembroke durant les six années suivantes.

Cette législation plaça entre les mains de la compagnie une arme dont elle ne fut pas lente à se servir, et l'acte en question ne fut pas plutôt devenu loi que la compagnie fit connaître à la ville de Pembroke la condition, et la seule condition à laquelle elle entendait construire cette partie du chemin entre Renfrew et Pembroke, condition qui entraînait le vote d'une prime de $75,000, le don gratuit de vastes terrains pour la gare, du droit de passage dans les limites de la ville, et l'obligation de procurer gratuitement à la compagnie le droit de passage sur une distance de seize milles à l'est de Pembroke. Tout cela de la part d'une ville de moins de 3,000 habitants fut considéré comme excessivement onéreux, mais la population n'avait pas d'autre alternative. Pour s'assurer les avantages d'un chemin de fer, elle consentit à ces conditions et assura l'achèvement du chemin de Pembroke dans l'automne de 1876.

Les affaires sont restées dans cet état jusqu'en 1871, Pembroke étant la tête de ligne du chemin de fer Canada Central sur la rivière Ottawa, et contrôlait tout le commerce des régions à bois de construction au nord et à l'ouest de ce point.

Le 18 avril 1878, un autre arrêté du conseil fut passé (ratifié par le parlement le 7 mai) substituant au tracé du prolongement du Canada Central par la vallée de Bonnechère au tracé connu sous le nom de route d'Ottawa, et fixant à Pembroke, au lieu de Douglas, l'endroit à partir duquel la subvention devait être payée. Aux termes de cet arrêté du conseil la compagnie doit compléter le chemin jusqu'au coin sud-est du lac Nipissingue pour $1,400,000, la même somme qui (en vertu de l'arrêté précédent du conseil) lui aurait été allouée à partir de Douglas jusqu'au lac Brant; et, entre autres raisons alléguées dans l'arrêté du conseil se trouve la suivante:—

"Que la distance estimée de Pembroke au coin sud-est du lac Nipissingue est d'environ 130 milles. Ce point est à environ 20 milles plus à l'ouest que le point fixé précédemment devant être la tête de ligne de l'est du chemin de fer Canadien du Pacifique, et cela épargnera au public la construction d'environ vingt milles de chemin de fer."

La compagnie a commencé à construire son chemin à partir de Pembroke en allant vers l'ouest, en 1878, et elle a maintenant posé des rails sur un parcours de cinquante milles; et cette ville, en perdant sa position ressent déjà les effets causés par le transfert de son commerce à des endroits situés plus au nord et à l'ouest le long de la ligne.

Pour résumer toute la question, permettez-moi de dire que les raisons sur lesquelles nous nous appuyons pour que notre demande soit favorablement accueillie, sont les suivantes:—

1. Que grâce à la législation de 1875, la compagnie du chemin de fer Canada Central a pu exiger de la ville de Pembroke des conditions que la population trouve excessivement onéreuses.

2. Que grâce à l'accomplissement de ces conditions le chemin de fer a été amené de Renfrew à Pembroke.

3. Que la construction du chemin jusqu'à Pembroke a permis au gouvernement d'effectuer un changement dans le tracé de la ligne, ce qui a eu pour résultat une épargne considérable des fonds publics.

Qu'en raison de ce que le prolongement du chemin au delà de Pembroke détruit la position de cette ville comme tête de ligne et transfère une partie considérable de son commerce le long du prolongement de l'ouest, l'économie en question a été effectuée au détriment des intérêts locaux de cette ville.

Vu toutes ces considérations, le soussigné représente que tandis que la question mérite tout particulièrement la bienveillance du gouvernement, celui-ci n'établirait pas un précédent dangereux en accordant la demande qui lui est faite.

A vous bien sincèrement,

P. WHITE.

A Son Excellence le très honorable marquis de Lorne, C.C., C.C.M.G., etc., etc., gouverneur général du Canada en conseil.

Le mémoire de la corporation du comté de Renfrew, dans la province d'Ontario, réunie en conseil, expose humblement:

1. Que la corporation de la ville de Pembroke, dans le dit comté de Renfrew, en date du 30 janvier 1879, a adressé à Votre Excellence en conseil un mémoire dont copie est ci-jointe, lui demandant d'être exemptée de tout paiement à l'avenir sur une dette de $75,000 en débentures, et sur une dette de $3,500, balance d'argent emprunté pour payer un droit de passage—encourues par la dite corporation pour engager la compagnie alors connue sous le nom de compagnie du chemin de fer Canada Central, à prolonger sa ligne depuis le village de Renfrew jusqu'au bout du lac à la dite ville de Pembroke.

2. Que l'attention de vos requérants a été attirée sur le dit mémoire de la ville de Pembroke à leur séance tenue dans la ville de Pembroke le 27 courant, et qu'il a été unanimement résolu que pour les raisons y exposées le dit mémoire soit instamment recommandé au bienveillant accueil de Votre Excellence en conseil.

En conséquence vos requérants demandent humblement qu'il soit fait droit à la requête contenue dans le dit mémoire de la corporation de la ville de Pembroke, et que la dite corporation soit exemptée de tout paiement futur à compte de la dite dette de $75,000 en débentures et de $3,500 d'argent emprunté et de tout intérêt à venir sur cette dette.

Et vos requérants ne cesseront de prier.

Donné à Pembroke sous nos seings et le sceau de la dite corporation, ce 31ème jour de janvier A. D. 1882.

Wm. O'MEARA, préfet, comté de Renfrew.
S. C. MITCHELL, greffier du comté.

La pétition accompagnant le mémoire ci-dessus et y mentionnée est une copie de celle qui se trouve sous la chemise n° 18,237 et dont le texte se trouve à la seconde page de la présente réponse.

N° 28919.

Copie d'un rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvée par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 19 mai 1882.

Vu un mémoire du ministre des chemins de fer et canaux, en date du 3 avril 1880, (ci-annexé) représentant que la corporation de la ville de Pembroke a présenté un mémoire au gouvernement exposant le tort causé à la ville par certains changements faits dans les arrangements pour le prolongement vers l'est du chemin de fer du Pacifique canadien, et représentant que le gouvernement devrait en justice pour elle se charger des responsabilités pécuniaires que la ville a été induite à encourir à cause de ces changements; dans lequel mémoire le ministre énumère au long les faits en question, tels qu'exposés dans le mémoire de la corporation de la ville de Pembroke et recommande la demande des requérants à l'accueil favorable de Votre Excellence en conseil.

Le comité est d'opinion que la pétition de la ville de Pembroke est appuyée de raisons suffisantes pour donner à la municipalité droit à l'exemption qu'elle demande, et il recommande humblement qu'un projet de loi à cette fin soit soumis au parlement à sa prochaine session.

JOHN J. McGEE,
Faisant fonctions de greffier du Conseil privé.

A l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

Mémoire. OTTAWA, 3 avril 1880.

Le soussigné a l'honneur de représenter que la corporation de la ville de Pembroke a adressé au gouvernement un mémoire exposant le tort causé à la ville par certains changements faits dans les arrangements pour le prolongement vers l'est du chemin de fer du Pacifique canadien, et représentant que le gouvernement devrait en justice se charger des responsabilités pécuniaires que la ville a été induite à encourir à cause de ces changements. Les faits en question étant comme suit:

(1) Pembroke était le point qu'avait pour objectif la compagnie du chemin de

fer Brockville et Ottawa, constitué en corporation en 1853; mais cette compagnie, bien que subventionnée par les comtés de Lanark et de Renfrew n'a pas construit le chemin au delà de la Pointe-de-Sable, quarante-sept milles et demi de Pembroke.

(2) La compagnie du chemin de fer Canada Central a été constituée en 1861 avec pouvoir de construire une ligne du lac Huron à la ville d'Ottawa en passant par Pembroke.

(3) En 1872 son acte constitutif a été modifié et la compagnie a été autorisée à construire une ligne depuis Renfrew jusqu'à tel endroit qui pourra être trouvé avantageux directement au sud de Pembroke, " mais en dedans de sept milles au sud de cette ville," devant être désigné sous le nom de tête de ligne de Pembroke.

(4) En 1873 la compagnie ouvrit au trafic une ligne de chemin de fer d'Ottawa à Renfrew, treize milles au delà de la Pointe-de-Sable et trente-trois milles de Pembroke.

(5) La question de l'opportunité de relier la tête de ligne du chemin de fer du Pacifique, alors fixée dans les environs du lac Nipissingue, aux réseaux de chemin de fer d'Ontario et de Québec, ayant été étudiée par le gouvernement, en l'année 1874, le tracé connu sous le nom de tracé Bonnechère fut adopté comme la ligne devant être suivie pour le prolongement du chemin de fer Canada Central jusqu'à ce point, et le 4 novembre de la même année une subvention fut accordée par arrêté du conseil au chemin de fer Canada Central pour lui venir en aide dans la construction de la ligne.

(6) Le tracé choisi par le gouvernement passant à quelque trente milles au sud de Pembroke, il devint impossible pour la compagnie de remplir les conditions de son acte constitutif primitif, qui ordonnait la construction de la ligne par Pembroke seulement, ni même celles de cet acte tel que modifié subséquemment, qui permettait de construire la ligne à sept milles au sud de la ville. En conséquence, en 1875, la compagnie obtint la passation de l'acte 38 Vict., chap. 67, en vertu duquel elle fut relevée de l'obligation de construire sa ligne par Pembroke, les deux paragraphes suivants étant les principaux de l'acte en question :

" La dite compagnie est par le présent autorisée à construire le dit chemin de fer sur la route la plus directe et la plus praticable, à partir du village de Renfrew, dans la direction du lac Huron, et elle est aussi par le présent autorisée à construire un chemin de fer jusqu'à Pembroke, en partant du dit chemin de fer du Canada Central, lequel en formera partie.

" Rien de contenu au présent acte ne préjudiciera aux droits de la compagnie à toute subvention ou concession auxquelles la dite compagnie aurait d'ailleurs droit. "

(7) La ville de Pembroke, par le choix du tracé Bonnechère et la passation subséquente de l'acte d'exemption mentionné plus haut, s'est vu privée, non-seulement de la perspective de devenir tête de ligne ou de se trouver sur la ligne principale allant à l'ouest, mais encore d'avoir aucune communication quelconque par chemin de fer, excepté sous l'empire de la charte de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, à laquelle l'acte de 1875 conférait le droit de construire jusqu'à Pembroke, le temps pour la construction étant limité à la fin de la session de 1881.

(8) Dans ces circonstances, et en vue d'assurer à la ville la position avantageuse de tête de ligne, il fut décidé d'accéder aux conditions posées par la compagnie du chemin de fer Canada Central, et en 1875 la corporation émit des débentures en faveur de la dite compagnie pour la somme de $75,000, payable en vingt ans et portant intérêt au taux de 6 pour cent. En 1875 la compagnie ouvrit au trafic le tronçon de chemin dont la construction avait été assurée par ce moyen, Pembroke devenant ainsi tête de ligne et centre de distribution pour le vaste territoire situé au nord et à l'est.

(9) Ainsi qu'il est représenté dans le mémoire ci-joint, en conséquence de cette position exceptionnelle et apparemment bien assurée, la ville devint prospère ; les emplacements dans les centres d'affaires devinrent l'objet d'une recherche très active, des fonderies et des manufactures furent établies, la propriété foncière augmenta en valeur. les services de bateaux à vapeur dans le haut de l'Ottawa furent améliorés et développés, et la confiance dans l'avenir de la ville devint générale.

(10) En 1878 le programme du gouvernement fut modifié relativement au tracé

de Bonnechère et un arrêté du conseil fut passé, en date du 18 avril, abandonnant ce tracé et adoptant celui de la vallée d'Ottawa par Pembroke pour la ligne subventionnée du chemin de fer Canada Central, devant être poussée jusqu'à la tête de ligne du chemin de fer du Pacifique canadien.

(11) La dite ligne est maintenant en voie de construction et en partie ouverte au trafic sur une distance de 45 milles en amont de Pembroke.

(12) Les conséquences du changement de tracé ont, d'après les requérants, été très dommageables aux intérêts de cette ville ; les affaires sont représentées comme étant paralysées, surtout celles qui ont rapport à l'approvisionnement des chantiers de bois de construction, tandis que les diverses industries qui avaient surgi parce que l'endroit était la tête de ligne du chemin de fer, ont cessé d'avoir besoin d'ouvriers.

(13) Les requérants représentent que la forte prime en question avait été accordée uniquement pour que la ville devienne la tête de ligne d'un chemin de fer, cet espoir ayant été justifié par le choix que le gouvernement avait fait du tracé Bonnechère. Ils représentent de plus que par l'adoption du tracé actuel la longueur de la ligne de liaison à l'ouest a été réduite de 20 milles, ce qui a valu au pays une épargne proportionnée, la subvention payable en vertu de l'arrêté du conseil de 1878, au prolongement de la ligne de Pembroke au lac Nipissingue, étant la même que celle qui, d'après l'arrêté du conseil de 1875, était payable à la ligne entre Douglas et le lac Brûlé.

(14) Ce dernier fait a été reconnu par l'arrêté du conseil du 18 avril 1878, dans les termes suivants :

Bien que la ligne serait allongée par cette déviation vers le nord, l'extrémité de l'ouest de la ligne subventionnée, atteindrait comme il est dit, beaucoup plus loin à l'ouest de l'endroit choisi précédemment comme tête de ligne ou raccordement avec la partie du chemin de fer du Pacifique canadien projetée aux termes de l'acte, jusqu'à la rivière des Français, ce qui épargnerait ainsi au public le coût de la construction d'environ 20 milles de chemin de fer.

(15) Ce qui précède s'applique également sinon davantage au tracé du chemin de fer du Pacifique, au nord du lac Nipissingue, tel que maintenant projeté.

(16) Le gouvernement (par l'arrêté du conseil de 1878), s'est emparé du droit de circulation et d'exploitation sur la partie du chemin de fer du Canada Central qui se trouve située entre Renfrew et Pembroke, à la construction de laquelle la subvention donnée par la ville de Pembroke a été appliquée.

(17) Les requérants exposent : (1°) Qu'ils ont été forcés par l'action du parlement, en 1875, d'accorder la subvention mentionnée à la compagnie du chemin de fer Canada Central.

(2°) Que la dite subvention a engagé cette compagnie à prolonger son chemin jusqu'à Pembroke, en 1876 ;

(3°) Que le prolongement du chemin jusqu'à Pembroke a permis au gouvernement d'effectuer un changement de tracé qui a eu pour résultat une épargne considérable des deniers publics ;

(4°) Que cette épargne des deniers publics a été effectuée au détriment des intérêts locaux de Pembroke.

En conséquence ils prient le gouvernement de les exempter de tout paiement futur de toute somme à compte des dites débentures, en principal ou en intérêt, ainsi que du paiement d'une certaine somme de $3,500, balance de la dépense ci-dessus mentionnée pour droit de passage.

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer et canaux.

N° 18791. OTTAWA, 11 janvier 1883.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions reçues du ministre de ce département, j'ai l'honneur de vous expédier ci-inclus, pour votre information, un arrêté du conseil passé le 19 mai dernier, autorisant la soumission au parlement pendant la prochaine session, d'un projet de loi relevant la municipalité de la ville de Pembroke

de certaines responsabilités pécuniaires encourues relativement au prolongement de la ligne du chemin de fer Canada Central, jusqu'à cette ville, afin d'en faire une tête de ligne, avantage dont elle a été privée subséquemment par l'action du gouvernement.

Les papiers ci-inclus, et plus spécialement le rapport du ministre sur lequel est basé le dit arrêté, dont vous trouverez une copie ci-incluse, vous fourniront tous les renseignements sur cette question.

Je dois vous demander de vouloir bien faire préparer le bill nécessaire qui devra être soumis à la Chambre conformément à l'arrêté précité.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

A. P. BRADLEY, secrétaire.

A M. GEORGE W. BURBIDGE, sous-ministre de la justice.

OTTAWA, 12 janvier 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 11 du mois dernier, demandant la préparation d'un bill pour indemniser la ville de Pembroke des dépenses encourues pour le chemin de fer du Canada Central.

La ville de Pembroke demande à être indemnisée d'une émission de débentures au montant de $75,000 en faveur de la compagnie du chemin de fer Canada Central, et d'une dépense de $3,500, balance due pour droit de passage, et le gouvernement pour raisons données consent à inviter le parlement à donner cette indemnité. Les débentures ont été émises sur le crédit de la ville et il ne semble pas y avoir de raisons pour s'occuper d'autres personnes ou corporations en donnant l'indemnité. Pour cette raison je crois qu'un acte spécial n'est pas nécessaire. Il ne sera pas nécessaire de faire autre chose que demander au parlement de voter le montant voulu dans l'acte des crédits. Les papiers vous sont envoyés.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

GEORGE W. BURBIDGE, S.M.J.

A M. A. P. BRADLEY, secrétaire des chemins de fer et canaux.

N° 18918. Mémoire. OTTAWA, 14 février 1883.

Le soussigné a l'honneur d'exposer qu'en date du 19 mai 1882, il fut passé un arrêté du conseil par lequel le gouvernement se chargeait de certaines responsabilités pécuniaires encourues par la corporation de la ville de Pembroke, pour le prolongement de la ligne du chemin de fer du Canada Central jusqu'à Pembroke comme point terminal, avantage qu'à son grand détriment la ville a perdu en conséquence de l'adoption par le gouvernement d'un nouveau tracé pour le chemin de fer du Pacifique canadien.

Que le dit arrêté autorisait la soumission au parlement pendant la présente session, d'un bill au moyen duquel l'exemption demandée par la corporation pourrait être accordée. La question cependant ayant été soumise récemment au département de la justice, ce département a fait rapport en date du 12 courant, qu'un acte spécial n'est pas nécessaire à cette fin.

Sur ce rapport, le soussigné recommande qu'autorisation soit donnée de placer au nombre des prévisions budgétaires pour l'exercice 1883-84, qui devront être soumises au parlement durant la présente session, un article spécial de quatre vingt-cinq

mille deux cent cinquante piastres ($85,250.00) à payer à la ville de Pembroke; la somme ci-dessus mentionnée se répartissant comme suit:

Débentures émises - - - - - -	$75,000
Balance due pour droit de passage - - - -	3,500
Intérêt sur les dites débentures à compter du semestre qui a suivi la date de l'arrêté du conseil par lequel le gouvernement s'est chargé de la dette, savoir, du 1er juillet 1882 au 1er juillet 1833 - - -	6,750
	$85.250

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER, ministre des chemins de fer.

Rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 27 mars 1883.

Vu le rapport du ministre des chemins de fer et canaux en date du 14 février 1883, exposant, qu'en date du 19 mai 1882 il a été passé un arrêté du conseil par lequel le gouvernement se chargeait de certaines responsabilités financières encourues par la corporation de la ville de Pembroke pour le prolongement de la ligne du chemin de fer de Canada Central jusqu'à Pembroke comme point terminal, avantage que la ville a perdu à son grand détriment en conséquence de l'adoption par le gouvernement d'un nouveau tracé pour le chemin de fer du Pacifique canadien ; et que le dit arrêté du conseil autorisait la soumission au parlement pendant la présente session d'un bill au moyen duquel l'exemption demandée par la corporation pourrait être accordée ;

Que la question a été déférée au ministre de la justice pour qu'un bill dans ce sens fut préparé, et que le dit ministre a fait rapport à l'effet qu'un acte spécial n'est pas nécessaire ;

En conséquence le ministre recommande qu'autorisation soit donnée de placer au nombre des prévisions budgétaires pour l'exercice 1883-84, qui devront être soumises au parlement durant la présente session, un article spécial de quatre-vingt-cinq mille deux cent cinquante dollars ($85,250) à payer à la compagnie de la ville de Pembroke ; la somme ci-dessus mentionnée se répartissant comme suit :

Débentures - - - - - - -	$75,000
Balance due pour droit de passage - - - -	3,500
Intérêt sur les dites débentures à compter du semestre qui a suivi la date de l'arrêté du conseil par lequel le gouvernement s'est chargé de la dette, savoir, du 1er juillet 1882 au 1er juillet 1883 - - -	6,750
	$85,250

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

JOHN J. McGEE.

A l'honorable ministre des chemins de fer et canaux.

